
THE UNIVERSITY OF MICHIGAN
·LIBRARIES·
THE UNIVERSITY OF MICHIGAN
ARTES SCIENTIA VERITAS
1817

Die Eisenbahnen und deren Aktionäre in ihrem Verhältniß zum Staat,

von

David Hansemann.

Leipzig und Halle,
Renger'sche Verlagsbuchhandlung.
(Friedrich Volckmar)

1837.

Inhalts-Verzeichniß.

Einleitung.

Als die englischen und amerikanischen Eisenbahnen und deren staunenerregende Resultate Anfangs auf dem europäischen Kontinente bekannt wurden; als einige Versuche in Oestreich theils scheiterten, theils weit hinter den gehofften Erwartungen zurückblieben; als auch die ersten Versuche in Frankreich nicht sonderlich glücklich waren —: so mußte bei den Regierungen ein gerechter Zweifel darüber entstehen, ob die Eisenbahnen zu unsern Verhältnissen paßten. Indessen vergrößerten sich in Amerika und England sehr bald die Resultate; nicht nur die Regierungen folgten ihnen aufmerksam, sondern auch die Privat-Industrie.

In Belgien vereinigten sich mehre Umstände, um das Gouvernement zu bestimmen, die Eisenbahnen für Rechnung des Staates zu bauen. Starke Bevölkerung auf einem verhältnißmäßig kleinen Flächenraume, viele große, sich nahe liegende Städte, viel Verkehr im eigenen Lande, — dieß gab eine fast mathematische Gewißheit, daß der Staat kein gefährliches Unternehmen wage; dieser hatte außerdem das stärkste Interesse, das möglich wohlfeilste Transport-Mittel von der Schelde nach dem Rheine herzustellen; endlich lag das dringende Bedürfniß im Hintergrunde, die verschiedenen Volksstämme dieses neuen Staates mehr zu einer nationellen Gesammtheit zu verschmelzen, zugleich auch durch Ausführung einer großartigen Unternehmung als konsolidirter Staat in der Reihe der andern sich zu emanzipiren. So geschah es, daß in Belgien der Entschluß gefaßt und ausgeführt wurde, die Eisenbahnen für Staatsrechnung zu bauen, während in Deutschland und Frankreich die Privat-Industrie die Sache in die Hand nahm.

Bei den überraschend günstigen Resultaten der zuerst fertig gewordenen belgischen Eisenbahn, so wie der, welche für Privat-Rechnung zwischen Nürnberg und Fürth gebaut wurde, ward die Spekulation in Deutschland in hohem Grade erregt, und wandte sich, — häufig mit geringer Erkenntniß der eigentlichen Verhältnisse —, den Eisenbahnunternehmungen zu. Das Uebermaaß, welches bei dieser Gelegenheit an den Tag trat, war wohl geeignet, bei den Regierungen den Gegensatz, — sehr große Vorsicht oder Mißtrauen —, zu erregen. Ist man hierin zu weit gegangen: so hat offenbar nirgends, und insbesondere nicht in Preußen, die Absicht zum Grunde gelegen, die Verwirklichung von Eisenbahnen zu verhindern. Wo die Schwierigkeiten der Einführung von Eisenbahnen in Deutschland schnell beseitigt wurden, ist man dagegen von der Ansicht ausgegangen, daß sie in so hohem Grade nützlich wären, daß sie selbst durch Einräumung der größten Vortheile an die Aktionäre, dem Lande nicht schnell genug erkauft werden können; auch diese Ansicht hat Manches für sich, insbesondere die Popularität.

Nach und nach sind unterdessen immer mehr Erfahrungen zugänglich geworden, welche zur Berichtigung der Ansichten der Regierenden wie der Regierten dienen. Bei den Ersteren ist der ernste Wille, den Letzteren die allgemein nützlichen Eisenbahnen zu gewähren. Die Schwierigkeit ist nur: entweder eine gegründete Rechtfertigung des Entschlusses zu finden, für Staatsrechnung zu bauen, oder, wenn dieß nicht geschehen soll, die Bedingungen so festzustellen, daß dieselben nicht störend in die bestehenden Staatseinrichtungen eingreifen, den Aktionären genügen, und doch die wesentlichsten Interessen des Landes schützen und befördern.

In dem redlichen Bestreben, diese Schwierigkeit zu überwinden, liegt insbesondere der Grund, weßhalb in Preußen der Bau der Eisenbahnen noch nicht fortschreitet. Mag dadurch immerhin eine für manche Interessen etwas nachtheilige Zögerung entstehen, das Ganze wird doch gewinnen. Während vorsichtige Privat-Gesellschaften in mehre der aufgestellten Bedingungen nicht eingehen wollen, und während Kontestationen mancherlei Art den Eisenbahnbau noch aufhalten, werden neue Ansichten hervorgerufen, nicht nur über

die Mittel zur Beseitigung der vorerwähnten Schwierigkeit, sondern auch über den Gesichtspunkt, von welchem die Eisenbahnen im höhern Staats-Interesse zu betrachten sind.

Das Wesentlichste der Ansichten, welche ich in diesem Werke darstelle, ist also nicht ursprünglich mir gehörig, sondern mir angeeignet, und in der einen oder der andern Gestalt in den Ansichten der Staatsbeamten enthalten, mit welchen ich, als Vertreter der Aachener Eisenbahn-Interessen, während eines langen Aufenthaltes in Berlin, Verhandlungen pflog. Ist durch praktische Brauchbarkeit oder allgemeine Anwendbarkeit etwas Verdienstliches in meiner Darstellung: so rührt es daher, daß ich, — nicht unerfahren in einigen kaufmännischen Angelegenheiten, und insbesondere ziemlich vertraut mit der Verwaltung von Aktien-Gesellschaften —, das kaufmännisch Thunliche mit dem staatlich Thunlichen zu vereinigen den Beruf hatte.

Im Januar 1837.

Der Verfasser.

Erster Abschnitt.

Leistungen der Eisenbahnen.

Erstes Kapitel.

Grundlage der Berechnungen.

§. 1.

Ist durch mehrfache Erfahrungen herausgestellt, was ein Produkt oder ein Fabrikat kostet, aus welchen Haupttheilen die Kosten bestehen, und welche Requisite zur Herstellung desselben vorhanden sein müssen: so kann über alles dieß jeder verständige Mensch im Allgemeinen richtig urtheilen, ohne die eigentlichen technischen Kenntnisse des Produzenten oder Fabrikanten zu besitzen. So verhält es sich auch mit Eisenbahnen und mit dem Transport-Preise auf denselben.

§. 2.

Es ist nicht mehr nöthig, der Theorie hinsichtlich der Eisenbahnen zu glauben; sichere Erfahrungen in den wesentlichsten Punkten liegen vor. Es können Schlüsse oder Resultate daraus gezogen, und es mag schon deutlich gezeigt werden, wie bei Verschiedenheit der Vorbedingungen, oder bei den Fortschritten der Kunst, die Resultate sich ändern müssen; denn auch hierüber ist jeder verständige Beobachter urtheilsfähig.

Von diesen Ansichten werde ich bei der Berechnung oder Veranschlagung der Anlagekosten von Eisenbahnen, so wie des Transport-Preises, ausgehen. Für zuverlässige Angaben gibt es jetzt schon mancherlei Quellen; die Mittheilungen von Poussin *), Pam-

---

*) **Chemins de fer américains, par Gme-Tell Poussin, Paris 1836.**

bour*), Henz**) und Gerstner***) haben vorzüglich mir vorgelegen.

§. 3.

Es kann in der National-Oekonomie eine Regel dann als gewiß angenommen werden, wenn unter ähnlichen Verhältnissen oder Vorbedingungen immer die ähnlichen Resultate erfolgt sind. Auf diese Weise müssen hinsichtlich der Benutzung von Eisenbahnen auch Regeln gesucht werden. Um deren Richtigkeit noch mehr außer Zweifel zu setzen, ist so viel wie möglich zu zeigen, wie die von der Erfahrung herausgestellte Regel auch durch die Natur der Verhältnisse begründet wird, oder mit allgemein anerkannten volkswirthschaftlichen Grundsätzen übereinstimmt. Indessen werde ich diese letztern nur selten besonders erörtern, vielmehr als gebildeten Lesern bekannt voraussetzen; ein entgegengesetztes Verfahren würde, — über den vorgesteckten Zweck hinausgehend —, zur Abfassung eines volkswirthschaftlichen Lehrbuches führen.

§. 4.

Sowohl bei Berechnungen und Veranschlagungen, wie bei den Resultaten, soll nur der Durchschnitt im Großen in Betracht gezogen werden. Einwendungen, wie etwa folgende: auf dieser oder jener Strecke würde eine Eisenbahn Umwege machen müssen, oder der Transport mehr oder weniger, als meine Annahme kosten; oder es sei selbst der Durchschnitt der Transport-Kosten um $\frac{1}{10}$ oder gar um $\frac{1}{4}$ zu niedrig oder zu hoch angenommen; oder der Verkehr würde mehr oder weniger, als ich es voraussetze, zunehmen, — releviren nicht. Es kommt nur darauf an, ob die Eisenbahnen überall in Deutschland, wo nicht unüberwindliche Schwierigkeiten des Terrains, oder unverhältnißmäßig be-

---

*) Traité des machines locomotives, par le Chev. F. M. Guyonneau de Pambour, Paris 1835.

**) Denkschrift zur Begründung des Projektes der Erbauung einer Eisenbahn zwischen Köln und Eupen, von Ludwig Henz, 1835.

***) Erster Bericht über die Eisenbahn von St. Petersburg nach Zarskoe-Selo und Pawlowsk, von Franz Anton Ritter von Gerstner, St. Petersburg 1836. Nachrichten von der Eisenbahn zwischen St. Petersburg, Zarskoe-Selo und Pawlows. (Besonders abgedruckt aus „Crelles Journal für die Baukunst" Bd. X.)

trächtliche Kosten zur Beseitigung der letzteren, entgegenstehen, zur wesentlichsten Vermehrung des Reichthumes und der Stärke der Nation ausführbare Transport-Mittel sind; so wie daß jene Vermehrung in außerordentlich verstärktem Maße eintreten muß, wenn die Anlagekosten bei Festsetzung des Transportpreises nicht veranschlagt zu werden brauchen. Nichtsdestoweniger werde ich vor Uebertreibungen sorgfältig mich hüten; die wirklichen Resultate werden dann in der Folgezeit um so erfreulicher die Erwartungen übertreffen.'

Zweites Kapitel.

Die Transport-Kosten.

A. Im Allgemeinen.

§. 5.

Die Transport-Kosten auf einer Eisenbahn bestehen aus folgenden Theilen:

a) die eigentlichen Transport-Kosten;
b) die Unterhaltungskosten der Bahn;
c) die allgemeinen Verwaltungskosten;
d) die Zinsen des Anlage-Kapitals der Bahn;
e) der Gewinn, welchen die Unternehmer des Transportes oder etwa auch der Bahnanlage erzielen wollen.

Zur Deckung dieser Kosten wird entweder Ein Transport-Preis, oder es wird ein Bahngeld und ein besonderer Preis für den Transport erhoben. Es fällt in die Augen, und wird im Verfolge meiner Darstellung noch mehr sich zeigen, daß auch im letzteren Falle die verschiedenen Theile der Kosten nicht mit scharfer Genauigkeit auf Bahngeld und Transport-Preis repartirt werden können, wenigstens nicht die unter **b**, **c** und **e** angeführten Theile.

Die unter **a**, **b**, **c**, **d** bezeichneten Kosten sollen in diesem Kapitel, der Gewinn in dem folgenden, bei Feststellung des zu entrichtenden Transport-Preises, betrachtet werden.

B. Die eigentlichen Transport-Kosten.

§. 6.

Ich nehme die Beförderung durch Lokomotiven als allgemein an, weil sie erfahrungsmäßig in der Regel am Vortheilhaftesten ist, und auch auf den meisten bis jetzt bestehenden großen Eisenbahnen angewendet wird; es können die Fälle, wo die Anwendung der Pferdekraft besser ist, füglich bei meinem Zwecke, Resultate im Großen zu finden, unbeachtet bleiben.

Unter den bezeichneten Kosten sind zu verstehen:

1. Zinsen vom Anlage-Kapitale der Lokomotiven und Wagen;
2. Reparaturen der Lokomotiven und Wagen, so wie Abnutzung derselben;
3. Feuerung und Schmiere;
4. Kosten der Einrichtungen zur Aufnahme des Wassers und des Feuerungs-Materials;
5. Lohn der Maschinen-Wärter und Wagenbegleiter (Conducteure).

Diese Kosten stellen sich sehr verschieden heraus, je nachdem der Transport mehr oder weniger schnell erfolgt. Ungefähr 2 Meilen in der Stunde nenne ich *mäßige Geschwindigkeit*, welche hinsichtlich der Kosten am Vortheilhaftesten ist. Vier bis 5 Meilen in der Stunde nenne ich *volle Schnelligkeit*. Sodann kostet der Güter-Transport weniger, als der Transport von Personen, weil die Letzteren nicht nur mehr Raum, als die meisten Güter, sondern auch noch Bequemlichkeit oder Annehmlichkeit bedürfen.

Vom wesentlichsten Einflusse auf die eigentlichen Transport-Kosten ist das Neigungsverhältniß der Bahn, so wie die größere oder geringere Vollkommenheit ihrer Bauart.

Insbesondere für Güter.

§. 7.

Auf der Liverpool-Manchester-Bahn, welche nach *Henz* hinsichtlich des Güter-Transportes ungünstig steht, betragen die Kosten desselben $1,^{57}$ Pf. pro Ztr. und Meile. Die Güter werden meistens mit voller Schnelligkeit befördert.

Auf der Darlington-Bahn betrugen die Gesammt-Transport-Kosten für Kohlen $0,^{94}$ pro Ztr. und Meile.

Auf der Bahn von Lyon nach St. Etienne berechnet Henz diese Kosten auf $0,^{91}$ Pf.

Poussin gibt, in einer sehr genauen Berechnung, die eigentlichen Transport-Kosten bei mäßiger Geschwindigkeit zu höchstens $1,^{43}$ Pf. pro Ztr. und Meile ($3\frac{6}{10}$ Centimen pro Tonne und K. M.) auf der Bahn von Baltimore nach Washington an, welche das durchschnittliche Neigungsverhältniß von $\frac{1}{287}$ hat, also in dieser Beziehung nicht zu den günstigsten gehört.

Der Durchschnitt von diesen vier Erfahrungen ist $1,^{21}$ pro Ztr. und Meile.

§. 8.

Mehre Umstände lassen mit Sicherheit erwarten, daß diese Kosten noch beträchtlich niedriger sich stellen werden. Diese Umstände sind folgende:

1. Die Kunst des Transports durch Dampfkraft ist noch neu, und folglich der wesentlichsten Vervollkommnungen gewiß fähig; schon jetzt sind die anfänglich auf der Liverpool-Manchester-Bahn gebrauchten Lokomotiven durch viel bessere ersetzt. Auch auf den amerikanischen Eisenbahnen werden nach und nach immer vollkommnere Lokomotiven angewendet, wie Poussin in einzelen Beispielen nachweiset. Höchst wahrscheinlich ist Gerstner's Idee, den Lokomotiven, vermittelst Erweiterung des Bahngeleises, mehr Raum zu geben, abermals ein großer Fortschritt in ihrer Verbesserung, weil sie auf diese Weise stärker und mit höheren Rädern gebaut werden können.

2. Gerade die Vervollkommnung der Lokomotiven wirkt sehr beträchtlich auf die Verminderung der eigentlichen Transport-Kosten. Auf der Liverpool-Manchester-Bahn fallen von diesen Kosten 56 Prozent allein auf die Reparaturen der Lokomotiven. Auf der Bahn von Baltimore nach Washington berechnet Poussin bei der Beförderung mit mäßiger Geschwindigkeit die Abnutzung und Reparaturen der Lokomotiven zu ungefähr 25 Prozent der Transport-Kosten.

3. Poussin erwartet mit Bestimmtheit, daß durch Vervollkommnung der Transport-Mittel der dermalige kostende Preis um den vierten Theil, also auf der Bahn von Baltimore nach Washington von $1,^{43}$ auf $1,^{08}$ Pf., vermindert werden würde.

4. In Belgien, wo die bisherigen Erfahrungen die früheren Veranschlagungen als keineswegs zu günstig dargestellt haben, wurde angenommen, daß bei Berechnung der Transport-Kosten (excl. Bahngeld) zu 2 Centimen pro Tonne und Kilometer, also zu 0,⁷⁹ Pf. pro Ztr. und Meile, noch Gewinn sein werde.

Man möchte vielleicht hiergegen einwenden, daß der Preis der Steinkohlen und auch der Lokomotiven in Deutschland höher als in England und Nordamerika zu stehen kommen würde; oder auch, daß auf manchen deutschen Eisenbahnen die Neigungsverhältnisse ungünstiger sein würden, als auf den in §. 7 angeführten.

Der letztere Theil dieser Einwendung ist völlig ungegründet, denn es wird in Deutschland, namentlich im nördlichen und östlichen, große Strecken Eisenbahn mit weit günstigerm Gefälle geben, als die in §. 7 erwähnten.

In England ist der Preis der Steinkohlen allerdings niedriger, als in Deutschland, insofern er nicht durch Abgaben erhöht wird; in Amerika aber kosten sie nach Poussin's Angaben 15 bis 17 Silbergroschen der Berliner Scheffel, welches ein viel höherer Preis ist, als der in Deutschland in der Nähe der Gruben.

Die noch übrig bleibenden in jener Einwendung angeführten Nachtheile werden dadurch kompensirt, daß der Lohn der Maschinen-Wärter in Deutschland niedriger, als in England und Nordamerika sein wird; im letzteren Lande ist nach Poussin der tägliche Lohn des Wärters nebst einem Gehülfen 4 Thl. 7 Sgr.

Bei der für den Güter-Transport in der Regel völlig ausreichenden Schnelligkeit von ungefähr 2 Meilen in der Stunde, ist daher der kostende Preis des eigentlichen Transportes zu dem in §. 7 gefundenen Mittelsatze von 1,²¹ Pf. pro Ztr. und Meile nicht niedrig angenommen; es ist vielmehr der höchsten Wahrscheinlichkeit nach zu erwarten, daß in Deutschland dieser Preis im Durchschnitt bei gut verwalteten Eisenbahnen beträchtlich niedriger sich herausstellen werde. Dieser Durchschnitt vermindert sich schon von 1,²¹ Pf. auf 1,¹² Pf. pro Ztr. und Meile, wenn die vorstehend sub 3 angeführte bestimmte Erklärung Poussin's berücksichtigt wird.

Die Fälle, wo für Güter eine schnellere Beförderung, als die vorbezeichnete, nothwendig, und also auch ein höherer Preis eintreten wird, erfordern keine weitere Darstellung dieser Erhöhung.

C. Die eigentlichen Transport-Kosten für Personen.

§. 9.

Es ist zu unterscheiden zwischen dem Transporte mit mäßiger Geschwindigkeit, und dem mit voller Schnelligkeit.

Bei der langsameren und also wohlfeileren, in der Regel mit dem Transporte der Güter erfolgenden, Beförderung braucht erfahrungsmäßig nur auf Personen aus der untern Volksklasse Rücksicht genommen zu werden. Die einfachsten und geringsten Wagen reichen daher aus, und man kann deren bauen, in welchen eine große Anzahl Personen Platz hat. Immerhin kosten aber diese Wagen mehr als Güterwagen, wäre es auch nur wegen des verhältnißmäßig erforderlichen größeren Raumes. Sodann muß auch veranschlagt werden, daß jede Person im Durchschnitt etwa $\frac{1}{4}$ Ztr. Gepäck hat.

Diese Umstände berücksichtigt, darf eine Person ungefähr $2\frac{1}{2}$ Ztrn Güter gleich gerechnet werden. Die eigentlichen Transport-Kosten sind also (nach §. 7) zu höchstens 8 Pf. pro Person und Meile zu normiren.

Wahrscheinlich ist die Veranschlagung zu hoch. Nicht nur alle in §. 8 angeführten Umstände wirken auf Erniedrigung dieses Preises hin; auch die im nächstfolgenden §. vorkommende Erfahrung über den Transport-Preis bei voller Schnelligkeit auf der Bahn von Brüssel nach Antwerpen läßt mit Grund vermuthen, daß 3 Pf. pro Person und Meile bei Beförderung mit mäßiger Geschwindigkeit auf ganz geringen Wagen, eine wirklich hohe Veranschlagung ist.

§. 10.

Beträchtlich höher kommen die Kosten bei einer Geschwindigkeit von 4 bis 5 Meilen in der Stunde.

Es ist nicht nöthig, hier alle ausgeführten oder ausführbaren Abstufungen in der Bequemlichkeit oder Eleganz der Wagen zu berücksichtigen; es genügt, für deren wohlfeilste Gattung, und für eine bessere den Transport-Preis besonders zu normiren.

Auf der Eisenbahn zwischen Brüssel und Antwerpen wird für Bahngeld, Transport-Preis und alle möglichen Kosten, bei Beförderung mit voller Schnelligkeit entrichtet: in den geringsten, unbedeckten Wagen 1 Sgr. 4 Pf., in etwas bessern, bedeckten Wagen 2 Sgr. 8 Pf. pro Person und Meile. Bei diesen Preisen ergibt sich

ein beträchtlicher Gewinn. Die eigentlichen Transport-Kosten berechnen sich in den geringsten Wagen zu $3,^{06}$ Pf., in den etwas bessern Wagen zu $6,^{12}$ Pf. pro Person und Meile *).

Nach Poussin betragen die Kosten des Transports eines Reisenden von Baltimore nach Washington $13,^{50}$ Pf. pro Meile einschließlich der Verwaltungskosten; ohne diese $11,^{44}$ Pf., wenn eine Lokomotive 100 Personen in bequemen Wagen mit einer Geschwindigkeit von 4 bis 5 Meilen in der Stunde transportirt.

Nach einem an Gerstner mitgetheilten Ausweis berechnen sich die Transport-Kosten auf der Liverpool-Manchester-Bahn zu 11 bis 12 Pf. pro Person und Meile.

Die Ursachen, weshalb die Personenbeförderung mit voller Schnelligkeit beträchtlich mehr kostet, als die in §. 9 dargestellte, sind folgende:

1. die mehr als verdoppelte Geschwindigkeit erfordert beträchtlichere Kosten an Brenn-Material und vergrößert die Abnutzung der Maschinen und Wagen;

2. Außer den Maschinen-Wärtern ist bei dem eigentlichen Personen-Transporte auch ein Conducteur nothwendig, welcher bei dem in §. 9 dargestellten Transporte nicht erforderlich sein wird;

3. die Kosten der ersten Anlage und der Reparaturen der bequemern und elegantern Reisewagen sind beträchtlich höher, als jene Kosten der geringen Wagen;

4. die letztern erfordern wegen des verhältnißmäßig zur Ladung geringeren Gewichtes weit weniger Zugkraft, als die bequemern und elegantern Reisewagen **).

Den unter 3 und 4 angeführten Verhältnissen muß es zugeschrie-

---

*) Unterhaltung nnd Abnutzung der Maschinen und Wagen, Kohlen und Maschinisten kosteten in $5\frac{3}{4}$ Monat 115,900 Frs.; die Einnahme betrug 604,890 Frs.; dieses Verhältniß auf 1 Sgr. 4 Pf. und 2 Sgr. 8 Pf. angewendet, belaufen sich die eigentlichen Transport-Kosten, wie oben angegeben. (Preuß. Staatszeit. No. 338, Jahrg. 1836.)

**) Poussin gibt das Gewicht eines für 16 bis 20 Personen eingerichten bequemen Wagens zu 23 Zentnern, das Gewicht eines Wagens für den Güter-Transport, zu einer Ladung von 58 Zentnern passend, zu 24 Zentnern an. Der Güterwagen transportirt daher zwei- und ein drittelmal das eigene Gewicht; die Ladung des Personenwagens beträgt dagegen nur ungefähr einmal dessen Gewicht. Pambour gibt das Gewicht der Reisenden und deren Effekten auf der Liverpool-Manchester-Bahn zu 32,914 Tonnen, das Gewicht der dazu gehörigen Reisewagen zu 116,930 Tonnen an; die Reisenden wogen also sogar nur $\frac{28}{100}$ des Gewichts der Wagen.

ben werden, daß die eigentlichen Transport-Kosten auf den Bahnen zwischen Liverpool und Manchester, und zwischen Baltimore und Washington beinahe drei Viertel des Preises betragen, welchen der Reisende für alle Kosten, einschließlich eines erheblichen Gewinns, auf der Bahn zwischen Brüssel und Antwerpen, bei eben so großer Geschwindigkeit des Transports zu entrichten hat.

Natürlich kommt das Bessere, das die Erfahrung als solches herausstellt, in Anwendung, also der Personen-Transport in den auf's Vortheilhafteste eingerichteten Wagen; neben diesen mögen auch noch elegantere gebraucht werden, welche ich jedoch hier außer Betracht lasse. Wie oben bemerkt, nehme ich nur zweierlei Gattungen zur Basis der Berechnung an.

Alle in diesem §. angeführten Thatsachen und Verhältnisse berücksichtigt, dürfen die eigentlichen Transport-Kosten veranschlagt werden zu ungefähr 5 Pf. pro Person und Meile in den Wagen geringster Gattung, und zu ungefähr 10 Pf. pro Person und Meile in den etwas bessern, leicht bedeckten Wagen, und zwar bei Beförderung mit voller Schnelligkeit.

Wie beim Güter-Transport, sind auch bei diesem Personen-Transporte Vervollkommnungen mit Grund zu hoffen, durch welche der eigentliche Transport-Preis noch niedriger zu stehen kommt.

D. Die Unterhaltungskosten der Bahn.

§. 11.

Diese Kosten bilden den Theil der Transport-Kosten, welcher am Wenigsten einer genauen Veranschlagung fähig ist, weil erst die in einer Reihe von Jahren zu sammelnden Erfahrungen darüber einen sichern Anhaltspunkt gewähren können. Ich begnüge mich daher, einige Grundsätze und Erfahrungen anzuführen, und in den Folgerungen aus denselben nicht weiter zu gehen, als das kleine Maß der bekannten Verhältnisse es gestattet.

Je solider die Bahn gebaut wird, desto kleiner müssen verhältnißmäßig die Unterhaltungskosten sein.

Die Natur des Bodens äußert auf den Umfang der Unterhaltungskosten in der Regel einen mehr oder weniger starken Einfluß.

In den ersten fünf bis zehn Jahren senken sich die Stellen, wo die Bahn auf angeschüttetem Grunde liegt. Es werden dadurch nicht nur Nachschüttungen, sondern auch das Zurechtlegen des Gestänges

und der Unterlagen desselben nothwendig. Man soll daher die hieraus entspringenden Kosten nicht als Reparaturen, sondern als integrirenden Theil der Anlagekosten der Bahn betrachten. Poussin veranschlagt die Reparaturen der Erdarbeiten der Bahn von Baltimore nach Washington für die ersten fünf Jahre zu 7 Prozent der ursprünglichen Kosten.

Die eigentliche Abnutzung der Eisenschienen ist, selbst bei sehr starker Benutzung, äußerst gering, wenn sie gut beschaffen sind; mehr als 100 Jahre sind erforderlich, um durch Abnutzung das Gewicht einer Schiene bis zur Hälfte des ursprünglichen zu vermindern *).

Die Unterhaltungskosten betrugen jährlich pro Meile:

auf der Bahn von Liverpool nach Manchester 12,182 Thlr. **);

auf dem Theile der Darlington-Bahn, welcher mit Lokomotiven benutzt wird, 8,695 Thl. ***);

auf der Bahn von Brüssel nach Antwerpen 6,023 Thlr. †).

Die nämlichen Kosten betrugen auf ein anderes Verhältniß berechnet:

auf der Bahn von Liverpool nach Manchester 0,^{74} Pf. pro Ztr. und Meile bei'm Güter-Transport ††);

auf der Darlington-Bahn, so weit solche mit Lokomotiven benutzt wird, zu 0,^{56} Pf. pro Ztr. und Meile für den Güter-Transport †††);

auf der Bahn von Brüssel nach Antwerpen 1,^{69} Pf. pro Person

---

*) Nach einer von Pambour angeführten Erfahrung auf der Bahn von Liverpool nach Manchester.

**) Nämlich vom 1. Juni 1833 bis 1. Juni 1834 11,053 Pf. St. oder 75,828 Thl. für 6½ Meile. (Pambour S. 336.)

***) Pambour S. 387.

†) In 5⅔ Monat 64,000 Frs. auf 6 Meilen. (Preuß. Staatszeit. No. 338, Jahrg. 1836.)

††) Nämlich 1,^{084} pro Tonne und Kilometer auf das Gesammtgewicht von Gütern, Reisenden und Wagen; die Güter wogen 214,051 Tonnen, die zur Ladung verwendeten Wagen 128,431 Tonnen, und die leer zurückgeführten Wagen 32,108 Tonnen; hierdurch erhöht sich auf die wirklich transportirten Güter der Satz von 1,^{084} auf 1,^{897} pro Tonne und Kilometer, also wie oben angegeben, auf 0,^{74} Pf. pro Ztr. und Meile. (Pambour S. 386.)

†††) Nach Pambour, und nach ähnlichen Grundsätzen, wie die vorstehenden, berechnet.

und Meile, bei'm Transport in den geringsten Personenwagen *).

Die Unterhaltungskosten einer Eisenbahn können in solche abgetheilt werden, welche durch den Gebrauch entstehen, und solche, die ganz abgesehen von demselben stattfinden. Auf die Kosten der ersten Art übt die Schnelligkeit des Transports wesentlichen Einfluß aus. Die Kosten der andern Art entstehen aus Reparaturen der Erdarbeiten und der Mauerwerke, so wie durch das Verwittern der hölzernen Unterlagen.

Der Umstand, daß ein Theil der Unterhaltungskosten ganz unabhängig von dem Gebrauche der Eisenbahn ist, bewirkt, daß mit der Zunahme der Frequenz die auf jeden transportirten Gegenstand fallenden Unterhaltungskosten sich vermindern.

Im Allgemeinen darf mit Zuversicht angenommen werden, daß die Unterhaltungskosten auf gut gebauten und gut verwalteten deutschen Eisenbahnen beträchtlich niedriger zu stehen kommen werden, als auf englischen und nordamerikanischen, und als diese Kosten bisher auf der Bahn zwischen Brüssel und Antwerpen sich belaufen haben. Die Gründe hierfür sind:

1. In den Unterhaltungskosten der Bahn von Brüssel nach Antwerpen sind manche Ausgaben begriffen, welche nach dem oben angeführten Grundsatze noch zum Anlage Kapitale gerechnet werden müssen.

2. Auf der Bahn von Liverpool nach Manchester wird die Unterhaltung aus besondern Gründen, (die im 4. Abschnitt vorkommen,) mit Luxus besorgt.

3. In Deutschland sind die Besoldungen der Beamten und der Tagelohn der Arbeiter niedriger, als in England und Nordamerika **).

---

*) In $5\frac{2}{3}$ Monat betrugen die Unterhaltungskosten 64,000 Frs, gegen eine Gesammteinnahme vom Personen-Transporte von 604,890 Frs; wendet man dieß Verhältniß auf den zu entrichtenden Gesammt-Transport-Preis von 1 Sgr. 4 Pf. pro Person und Meile an: so ergibt sich das obige Resultat.

**) Durchschnitt der Besoldungen der Angestellten bei einer Eisenbahn in Nordamerika:

ein oberer technischer Beamter . . .	8,000	Thlr.
ein gewöhnlicher Ingenieur	2,700 bis 4,000	—
ein Ingenieur 2. Klasse . .	1,600 — 2,200	—
ein Bauconducteur	2,700	—
ein Verwaltungs-Chef	2,200	—
ein Sekretär	1,360	—

4. Die Erfahrungen tragen mehr und mehr dazu bei, durch soliden Bau der Eisenbahnen deren Unterhaltungskosten oder Reparaturen zu vermindern.

In der letztern Beziehung haben die Erbauer von Eisenbahnen den Umstand wohl zu beachten, daß, wenn der Transport-Preis niedrig gestellt wird, die Frequenz der Eisenbahnen weit erheblicher sich herausstellt, als dieß bisher vermuthet worden ist.

Zweierlei Umstände sind bei Veranschlagung der Unterhaltungskosten noch sehr zu berücksichtigen. Die Schwere der Maschinen und die Schnelligkeit des Transports haben sehr großen Einfluß auf den Umfang dieser Kosten. So betragen sie auf der Darlington-Bahn auf der mit Lokomotiven befahrenen Strecke mehr als das Doppelte von dem, was dazu auf der mit Pferdekraft benutzten Strecke erforderlich ist. Dieser große Unterschied rührt daher, daß durch die schnelle Bewegung der schweren Maschinen die Richtung des Gestänges häufig nothwendig gemacht wird, und daß die Aufsicht auf jeden Mangel desto sorgfältiger sein muß, je schneller die Transporte sich bewegen; schon zur Vermeidung von Unglücksfällen, deren Gefahr mit dem Grade der Schnelligkeit zunimmt, ist dieß unerläßlich. Daß die sorgfältige Aufsicht die Kosten beträchtlich vermehrt, ist augenfällig.

Hieraus folgt nun, daß auf allen Eisenbahnen, wo nicht nur Güter, sondern auch Personen transportirt werden, (nur solche Eisenbahnen habe ich, bei der Auffassung im großen Durchschnitt, vor Augen,) die Unterhaltungskosten in viel stärkerem Maße den Personen-Transport treffen, und nur zum kleineren Theil auf den Güter-Transport zu rechnen sind.

Werden die vorgetragenen, auf die Unterhaltungskosten einwirkenden Grundsätze und Verhältnisse zusammengefaßt: so scheint mir, daß auf gut angelegten deutschen Eisenbahnen die Unterhaltungskosten im Durchschnitt auf Güter nicht über 0,^{35} Pf. pro Ztr. und

---

ein Gehülfe	550	Thlr.
ein Magazin-Aufseher	400	—
ein Transport-Inspektor	800	—
ein Maschinenwärter	1,275	—
dessen Gehülfe	400	—

Tagelohn in Nordamerika:

eines Maurers	1	Thl.	22	Sgr.	bis	2	Thlr.	15	Sgr.
eines Zimmermannes	1	—	22	—	—	2	—	5	—
eines gewöhnlichen Arbeiters	1	—	2	—	—	1	—	10	—

(Poussin S. 173.)

Meile, wahrscheinlich aber nur ungefähr 0,²⁵ Pf. pro Ztr. und Meile, betragen werden, d. h. beim Transport mit mäßiger Geschwindigkeit.

Der auf den Personen-Transport fallende Theil der Unterhaltungskosten dürfte dagegen anzunehmen sein, wie folgt:

a) bei'm Transport mit voller Schnelligkeit in den geringsten Wagen zu 0,⁶⁰ bis 0,⁹⁰ Pf. pro Person und Meile;

b) bei'm Transport mit voller Schnelligkeit in den geringsten Wagen von 1, ²⁰ Pf. bis 2 Pf. pro Person und Meile; in den etwas bessern, leicht bedeckten Wagen auf das Doppelte.

E. Allgemeine Verwaltungskosten.

§. 12.

Für diese Kosten ist es beinahe unmöglich, einen nur irgend festen Anhaltepunkt anzugeben. Die Größe der Unternehmung, die Zweckmäßigkeit der Verwaltungseinrichtung, der Betrag der Entschädigungen oder Steuern, welche etwa von einer Eisenbahngesellschaft zu entrichten sind, — alles dieß sind Umstände, welche auf den Betrag der Verwaltungskosten einwirken, und zum Voraus nicht im Durchschnitt angegeben werden können.

Nehmen wir jedoch an, daß die deutschen Regierungen so weise sein werden, die Eisenbahnen weder durch Steuern, noch unverhältnißmäßige Entschädigungen beträchtlich zu belasten; nehmen wir ferner an, daß die Eisenbahnen nicht in einzele kleine Privat-Unternehmungen zersplittert werden; — dann dürften folgende Sätze hinreichend hoch normirt sein:

0,¹⁰ Pf. pro Meile für einen Ztr. Güter;

0,²⁵ Pf. pro Person und Meile in den geringsten Wagen bei'm Transporte mit mäßiger Geschwindigkeit;

0,⁶⁰ Pf. pro Person und Meile bei'm Transport mit voller Schnelligkeit in den geringsten Wagen;

1,²⁰ Pf. pro Person und Meile bei'm Transport mit voller Schnelligkeit in den etwas besseren Wagen.

F. Die Zinsen des Anlage-Kapitals der Bahn.

1. Das Anlage-Kapital.

§. 13.

Die enormen Anlagekosten der Eisenbahn von Liverpool nach Manchester können in Deutschland gar nicht zur Norm dienen. Die

Kosten der Erlangung der Konzession, ein Theil der Anlagekosten, betrugen allein über 200,000 Thlr.; es ist unnöthig, die übrigen mehr oder weniger hiermit im Verhältniß stehenden Anlagekosten aufzuzählen, da dieß schon vielfach in Deutschland, — meistens zum Beweise der obigen Behauptung, — durch Zeitschriften oder anderswo geschehen ist.

In Nordamerika kostet eine Meile solide gebaute Eisenbahn mit doppeltem Geleise im Durchschnitt 280,000 bis 340,000 Thlr.*)

Die belgischen Eisenbahnen mit einem Geleise, jedoch einschließlich des erforderlichen Terrains für zwei Geleise, wurden von Simons und de Ridder im Durchschnitt 190,200 Thlr. die Meile veranschlagt;**) in öffentlichen Blättern ist zu mehren Malen mitgetheilt worden, daß die wirklichen Kosten die Veranschlagungen nicht überschritten haben.

Es wird zwar die Steigerung des Preises des Eisens einigermaßen auf die Vermehrung der Anlagekosten wirken, indessen ist dieß nicht sehr erheblich, weil die Kosten des Gestänges höchstens den dritten Theil der Gesammtkosten betragen. Sodann wirkt auf deren Verminderung der im vorigen §. schon angeführte Umstand günstig, daß in Deutschland der Arbeitslohn niedriger als in Nordamerika und England, selbst auch in Belgien steht. Außerdem schreitet man in der Kunst vor, bei großen Erdarbeiten die Kosten zu vermindern.

Indessen ist jetzt, nachdem die Erfahrung auf's vollständigste die früher gar nicht geahnete große Zunahme des Verkehrs durch die Schnelligkeit und Wohlfeilheit des Transportes auf Eisenbahnen gezeigt hat, erwiesen, daß es vortheilhaft ist, auf die Solidität und Zweckmäßigkeit des Baues mehr Kosten zu verwenden, als wenn der Verkehr kleiner wäre. Die Zweckmäßigkeit des Baues besteht bekanntlich darin, daß die Bahn so horizontal und gerade wie möglich geführt, also daß die Schwierigkeit des Terrains durch so viel größere Kosten nach Möglichkeit überwunden werde. Bei den Schienen wird die Zweckmäßigkeit darin zu suchen sein, daß nicht leichte, ganz auf Holz geschlagene, sondern schwere Schienen (rails), gebraucht werden.

Man wird daher in Deutschland, ungeachtet in dessen

---

*) Poussin, Pag. 162.

**) Projet de route en fer, Bruxelles 1833, Pag. 56.

östlichen und nördlichen Theilen die Terrain-Verhältnisse der Wohlfeilheit des Baues sehr günstig sind, den Durchschnitt der Anlagekosten für Bahnen, wie die in Belgien, nicht unter 200,000 Thlr., Eisenbahnen mit doppeltem Gleise dagegen nicht unter 250,000 Thalern die Meile annehmen dürfen. Wahrscheinlich aber kommt der Durchschnitt noch höher zu stehen. Erstlich muß nach §. 11. ein Theil der Reparaturen den Anlagekosten zugezählt werden; sodann würden diese in dem Falle sich noch um ungefähr $\frac{1}{10}$ vermehren, wenn die Zweckmäßigkeit der von Gerstner vorgeschlagenen Breite der Eisenbahnen sich bewährte, wie dieß wahrscheinlich ist.

2. Die Zinsen des Anlage-Kapitals.

§. 14.

Diese Kosten sind ohne Rücksicht auf den Umfang des Transports stets in ihrer Gesammtsumme unverändert, so lange das Kapital durch Amortisation sich nicht verkleinert oder der Zinsfuß sich nicht ändert. So lange also einer dieser Umstände nicht eintritt, muß die unveränderte Summe der Zinsen auf die transportirten Gegenstände repartirt werden; je mehr deren sind, desto kleiner ist der auf jeden Zentner fallende Theil der Zinsen.

Z. B. die Zinsen zu fünf Prozent betragen, wenn die Meile Eisenbahn 250,000 Thlr. gekostet hat, 12,500 Thlr. pro Meile. Es fallen daher an Transport-Kosten auf jeden Ztnr. pro Meile:

3 Pf.	wenn	$1\frac{1}{2}$	Mill.	Zentner	transportirt	werden,
$2\frac{1}{4}$ =	=	2	=	=	=	=
$1\frac{1}{2}$ =	=	3	=	=	=	=
1 =	=	$4\frac{1}{2}$	=	=	=	=

Es entsteht nun die Frage, nach welchem Verhältniß der Personen-Transport zu den Zinsen des Anlage-Kapitals beitragen soll.

Erfahrungsmäßig können die Eisenbahnunternehmungen vom Personen-Transport am leichtesten die Haupt-Revenüe ziehen. Außerdem ist es, wie in der Folge gezeigt wird, von der größten Wichtigkeit für den allgemeinen Nutzen, daß der Güter-Transport in möglich höchstem Grade wohlfeil ist. Jedoch soll der untern Volksklasse auch durch den Transport mit mäßiger Geschwindigkeit das Mittel geboten werden, für einen außerordentlich niedrigen Preis von einem Orte nach dem andern sich begeben zu können. Diese verschiedenen Rücksichten dürften folgende Veranschlagung rechtfertigen:

a) eine Person in den geringsten Wagen mit mäßiger Geschwindigkeit, wie 2 Ztr. Güter;

b) eine Person in den geringsten Wagen mit voller Schnelligkeit, wie 4 Ztr. Güter;

c) eine Person in etwas bessern Wagen mit voller Schnelligkeit, wie 8 Ztr. Güter.

Nach den bisherigen Erfahrungen würde eine Bahn, auf welcher ein Verkehr wäre von:

50,000 Personen	(a)	gleich	100,000 Ztr.
100,000 „	(b)	„	400,000 „
50,000 „	(c)	„	400,500 „
und Gütern	....		600,000 „

also zusammen von $1\frac{1}{2}$ Mill. Ztr., noch keineswegs zu den sehr frequenten gehören. Es würden gleichwohl dann zu 3 Pf. pro Ztr. und Meile bereits die Zinsen einer Eisenbahn gedeckt sein, deren Anlage 250,000 Thlr. pro Meile gekostet hat. Man kann also annehmen, daß dieser Maßstab als Durchschnitt reichlich hoch normirt ist.

G. Zusammenzählung der verschiedenen Theile, aus welchen die Transport-Kosten bestehen.

§. 15.

Theile der Kosten.	Mit mäßiger Geschwindigkeit.		Mit voller Schnelligkeit im Personen-Transport.	
	Auf Güter pro Zentner und Meile. Pf.	Auf Personen pro Person und Meile. Pf.	In den geringsten Wagen pro Person und Meile. Pf.	In den bessern Wagen pro Person und Meile. Pf.
Die eigentlichen Transportkosten nach §§. 7, 8, 9, 10.	$1,^{12}$ bis $1,^{21}$	3	5	10
Unterhaltungskosten nach §. 11	$0,^{25}$ bis $0,^{35}$	$0,^{60}$ bis $0,^{90}$	$1,^{20}$ bis 2	$2,^{40}$ bis 4
Allgemeine Verwaltungskosten nach §. 12.	$0,^{10}$	$0,^{25}$	$0,^{60}$	$1,^{20}$
Dazu:	$1,^{47}$ bis $1,^{66}$	$3,^{85}$ bis $4,^{15}$	$6,^{80}$ bis $7,^{60}$	$13,^{60}$ b $15,^{20}$
die Zinsen des Anlage-Kapitals nach §§. 13, 14 höchstens.	3	6	12	24
	$4,^{47}$ bis $4,^{66}$	$9,^{85}$ b. $10,^{15}$	$18,^{80}$ b. $19,^{60}$	$37,^{60}$ b $39,^{20}$

Zur Erläuterung dieser Uebersicht verweise ich ausdrücklich auf die §§., wo jeder einzele Theil dieser Kosten dargestellt wurde, und insbesondere auf die Gründe, aus welchen die sichere Vermuthung hergeleitet werden kann, daß die Kosten sich niedriger belaufen werden, als sie vorstehend angegeben sind.

Drittes Kapitel.

Der zu entrichtende Transport-Preis und der Gewinn.

§. 16.

Bei der Festsetzung des Transport-Preises ist die Erfahrung sehr zu berücksichtigen, daß auf den Eisenbahnen ein sehr starker Personenverkehr entsteht, und daß dieser gerade der lukrativste Theil des Unternehmens ist. Diese Erfahrung ist jetzt durch viele allgemein bekannte, und deßhalb einer Anführung nicht bedürfende, Beispiele bestätigt. Nur will ich beiläufig bemerken, daß selbst auf Bahnen, für welche gar kein Personenverkehr erwartet wurde, dennoch ein sehr beträchtlicher sich einstellte. So fuhren in Einem Jahre auf der Bahn zwischen Stockton und Darlington 63,851, auf der zwischen Edinburg uud den Kohlenwerken bei Dalkeith 253,200, und auf der zwischen Glasgow und Garnkirck 117,700 Personen; bei diesen Eisenbahnen wurde auf Personenverkehr gar nicht gerechnet, am wenigsten bei den beiden letztern, die eigentlich nur für den Kohlen-Transport angelegt worden sind.

Die angegebene Erfahrung führt zu einer wichtigen Folgerung. Man kann die Unterhaltungskosten der Bahn und die allgemeinen Verwaltungskosten theilweise, sogar gänzlich durch den Personenverkehr aufbringen lassen, um den Preis für den Güter-Transport so viel niedriger stellen zu können. Es wird in den folgenden Abschnitten erwiesen werden, daß jede mögliche Erniedrigung dieses Preises den größten staatswirthschaftlichen Werth hat.

§. 17.

Es bedarf keines Beweises, daß bei sehr werthvollen Gegen-

ständen, z. B. bei Indigo, den feinern Fabrik-Waaren, es bei weitem nicht so sehr auf einen niedrigen Transport-Preis ankommt, als bei den weniger werthvollen; sodann daß bei den letztern wiederum Abstufungen hinsichtlich des Transport-Preises in gleichem Sinne nützlich sind, z. B. daß die wohlfeilsten Bodenerzeugnisse, um weit transportabel zu sein, eines niedrigern Transport-Preises bedürfen, als die theurern.

Hieraus folgt, daß es wegen der allgemeinen Nützlichkeit nothwendig ist, den Transport-Preis für Güter, nach der Verschiedenartigkeit derselben, abzustufen.

§. 18.

Wenn auf Eisenbahnen ein besonderer Transport-Preis und ein besonderes Bahngeld erhoben werden, so soll das letztere nicht nur die Zinsen vom Anlage-Kapital der Bahn, sondern auch deren Unterhaltungskosten decken, zugleich auch theilweise die allgemeinen Verwaltungskosten übertragen. Diese Einrichtung ist, die Zweckmäßigkeit der Erhebung eines besondern Bahngeldes einmal vorausgesetzt, völlig den Umständen angemessen; indessen paßt sie nicht zu der von mir bezweckten Verdeutlichung des Verhältnisses, in welchem zu einander stehen: die von den Zinsen des Anlage-Kapitals der Bahn herrührenden Transport-Kosten und deren übrigen Theile. Es würde, wenn ich dieser Einrichtung hier folgte, auch der große Unterschied nicht deutlich hervortreten zwischen solchen Kosten, die unmittelbar durch den Transport entstehen, und solchen Kosten, die, ganz abgesehen vom Umfange des Transportes, einmal nicht zu umgehen sind. Endlich würde auch die Einwirkung dieser so verschiedenen Kosten auf den Gewinn nicht klar sein.

Aus diesen Gründen werde ich Transport-Preis und Bahngeld besonders normiren, unter dem letztern aber im Widerspruch mit dem, was in der Praxis geschehen muß, nur den von den Zinsen des Anlage-Kapitals der Bahn herrührenden Theil der Transport-Kosten verstehen.

§. 19.

Auf den Grund der im vorigen Kapitel wie in den vorstehenden §§. des gegenwärtigen enthaltenen Angaben und Prinzipien kann

der zu entrichtende Transport-Preis im Durchschnitt normirt werden wie folgt.

1. Für Güter zu 1½ Pf. pro Zentner und Meile, einschließlich eines Gewinns von ½ Pf. — Bei diesem Preise schließe ich den Transport-Preis, welcher für die theuersten Güter entrichtet wird, vom Durchschnitt aus, so daß dieser sich etwas höher stellen würde, wenn jene Güter mit veranschlagt werden. Ebenso sind ausgeschlossen: die Transport-Preise für Packete und Gelder, und für die Güter, die mit voller Schnelligkeit befördert werden. Man kann sich diese lukrativen Transporte füglich hinzudenken, ohne daß es nöthig wäre, sie hier bei der Berechnung im Großen aufzunehmen. Es ist außerdem der angenommene Transport-Preis von 1½ Pf. so zu verstehen, daß für einige Güter mehr, für andere weniger entrichtet wird. Der niedrigste Transport-Preis für die wohlfeilsten Güter wird bei dieser Abstufung zu 1 Pf. pro Zentner und Meile angenommen.

2. Für Personen in den geringsten Wagen mit mäßiger Geschwindigkeit 9 Pf. pro Meile.

8. Für Personen in den geringsten Wagen mit voller Schnelligkeit 1 Sgr. 3 Pf. pro Meile.

4. Für Personen in den bedeckten etwas bessern Wagen 2 Sgr. 6 Pf. pro Meile.

5. Es wird angenommen, daß bei dem Personen-Transport in den geringsten Wagen, mit mäßiger Geschwindigkeit und mit voller Schnelligkeit, im Durchschnitt 4 Pf. pro Person und Meile, und bei dem Personen-Transport in den bessern Wagen mit voller Schnelligkeit 1 Sgr. pro Person und Meile verdient werde. Bei Veranschlagung des Gewinns am Personen-Transporte ist sehr stark auf die Anwendung des im §. 16. enthaltenen Grundsatzes Rücksicht genommen, denn die normirten Transport-Preise ergeben im Vergleich gegen die im §. 15. angegebenen wirklichen Transport-Selbstkosten einen beträchtlichern Gewinn. Das Bahngeld normire ich, wie solches im §. 15. angegeben wurde.

§. 20.

Durch Beispiele läßt sich am besten zeigen, wie Transport-Preis und Bahngeld auf die Revenüe einwirken.

Erstes Beispiel. Nehmen wir eine Eisenbahn von 12 Meilen Länge, mit einem Aktien-Kapitale von $3\frac{1}{2}$ Mill. Thalern, einschließlich des Kapitales für die Förderungsmittel, an. Nehmen wir auf dieser Bahn eine Frequenz an von:

1,200,000 Ztrn. Gütern;
200,000 Personen in den geringsten Wagen mit voller Schnelligkeit;
66,667 Personen in den bessern Wagen mit voller Schnelligkeit.

Man kann sich füglich hinzudenken, daß von den angenommenen 200,000 Personen ein Theil in den Wagen mit mäßiger Geschwindigkeit befördert werde, nur muß dann die Anzahl der Personen im Ganzen noch größer sein, um das nämliche Resultat hervorzubringen; es kommt aber hier auf die Darstellung dieser Unterabtheilung nicht an.

Es sollen die im §. 19. enthaltenen Angaben zur Anwendung kommen; alsdann beträgt der Gesammt-Beförderungspreis: für Güter $4\frac{1}{2}$ Sgr. pro Ztr., für die Person in den geringsten Wagen 27 Sgr., für die Person in den bessern Wagen 54 Sgr. Der Gewinn ist ebenfalls, wie in §. 19. angegeben ist, anzunehmen.

Nach diesen Vordersätzen stellt sich heraus: am Transport-Preise ein Gewinn von 63,333 Thlrn., und am Bahngeld eine Einnahme von 253,333 Thlrn., also eine Gesammt-Revenüe von 316,666 Thlrn.: oder es wurde eine Revenüe erworben: durch den Gewinn am Transport-Preis von $1,^{81}$ Prozent, und durch das Bahngeld von $7,^{24}$ Prozent; zusammen von $9,^{05}$ Prozent; also von $4,^{05}$ Prozent ausschließlich der Zinsen zu 5 Prozent.

Zweites Beispiel. Die nämliche Bahn soll bei einem um ein Pf. pro Ztr. und Meile niedrigern Bahngelde eine um die Hälfte stärkere Frequenz haben. Diese beträgt alsdann:

1,800,000 Ztr. Güter;
300,000 Personen in den geringsten Wagen;
100,000 Personen in den bessern Wagen.

Der Gesammt-Beförderungspreis beläuft sich nun auf $3\frac{1}{2}$ Sgr. für 1 Ztr. Güter, auf 23 Sgr. für eine Person in den geringsten Wagen, und auf 46 Sgr. für eine Person in den bessern Wagen.

Der Gewinn wird hier, wie auch in den folgenden Beispielen, wie in §. 19., angenommen.

Es ergibt sich am Transport-Preise ein Gewinn von 95,000 Thlrn., oder 2,71 Prozent; am Bahngelde eine Revenüe von 253,333 Thlrn., oder 7,24 Prozent; eine Gesammt-Revenüe von 348,333 Thlrn., oder 9,95 Prozent, oder 4,95 Prozent ausschließlich der Zinsen zu 5 Prozent.

Drittes Beispiel. Nun ermäßige man das Bahngeld von 2 Pf. auf 1 Pf. pro Zentner und Meile, d. h. man setze den Gesammt-Beförderungspreis herab: für Güter von 3½ Sgr. auf 2½ Sgr.; für Personen in den geringsten Wagen von 23 Sgr. auf 19 Sgr.; für Personen in den bessern Wagen von 46 Sgr. auf 38 Sgr. Sowohl der Güter- als der Personen-Transport nehme um die Hälfte zu. Dann beträgt der Gewinn am Transport-Preise 142,500 Thlr., oder 4,07 Prozent, und die Revenüe am Bahngelde 190,000 Thlr., oder 5,43 Prozent; die Gesammt-Revenüe beläuft sich auf 332,500 Thlr., oder 9½ Prozent.

Viertes Beispiel. Nehmen wir einmal an, daß durch die vorstehend bezeichnete Ermäßigung des Bahngeldes der Verkehr gar nicht zugenommen hätte, so würden betragen haben: der Gewinn am Transport-Preise 95,900 Thlr., oder 2,71 Prozent; die Revenüe vom Bahngelde 126,667 Thlr, oder 3,12 Prozent; die Gesammt-Revenüe 5,83 Prozent.

Fünftes Beispiel. Man hebe das Bahngeld auf der im ersten Beispiele beschriebenen Bahn auf, d. h. man setze den Gesammt-Beförderungspreis herab; für Güter von 4½ Sgr. auf 1½ Sgr.; für Personen in den geringsten Wagen von 27 Sgr. auf 15 Sgr.; für Personen in den bessern Wagen von 54 Sgr. auf 30 Sgr. Es verdreifache sich in Folge dieser Ermäßigung der Verkehr in allen Theilen, so ergibt sich ein Gewinn am Transport-Preis von 190,000 Thlrn., oder 5,43 Prozent.

Sechstes Beispiel. Man nehme den nämlichen Fall wie den im fünften Beispiel beschriebenen an, jedoch mit der Modifikation, daß der Verkehr in allen Theilen sich nicht mehr verdoppele. Dann ergibt sich ein Gewinn von 126,667 Thlrn., oder eine Revenüe von 3,62 Prozent durch den Transport-Preis.

Siebentes Beispiel. Der nämliche Fall wie im fünften Beispiel, jedoch mit der Modifikation, daß der Verkehr gar nicht zunehme; alsdann erwerben die Aktionäre nur 1,81 Prozent, und verlieren also fast zwei Drittel der Zinsen, diese zu fünf Prozent aeranschlagt.

Diese Beispiele geben zu folgenden Bemerkungen Veranlassung:

1. Eine Herabsetzung des Bahngeldes trägt zur Vermehrung der Revenüe bei, wenn dadurch der Verkehr so viel zunimmt, daß dennoch die Gesammteinnahme vom Bahngelde sich nicht wesentlich vermindert; alsdann bringt die Zunahme des Gewinns am Transport-Preise die Vermehrung der Gesammt-Revenüe zu Wege. Es ist dieß durch das erste und zweite Beispiel gezeigt. Das zweite und dritte Beispiel zeigen, wie bei Verminderung des Bahngeldes und bei einer beträchtlichen Zunahme des Verkehrs dennoch die Gesammt-Revenüe schon abnimmt.

2. Eine gute und geschickte Verwaltung vorausgesetzt, besteht also die Kunst, die größte Gesammt-Rente von den Eisenbahnen zu erlangen, darin, das richtige Maß in der Niedrigkeit des Beförderungspreises zu finden. Es ist zwar ein niedriger Verkaufspreis des Produktes bei manchen Unternehmungen das beste Mittel zur Erlangung des größten Gewinns; indessen ist bei wenigen das dem Eisenbahnbetrieb eigenthümliche Verhältniß vorhanden, wonach so beträchtliche Kosten, wie die Zinsen vom Anlage-Kapitale sind, aufgebracht werden müssen, die Produktion (der Transport) mag groß oder klein sein. Ist aber die Eisenbahn einmal vollständig hergestellt, dann ist auf ihr die Grenze der Produktion noch nicht zu übersehen, weil auf keiner Eisenbahn bis jetzt der Verkehr ihre Transport-Fähigkeit erreicht hat. Bei der Fabrikation des wollenen Tuchs, oder bei landwirthschaftlichen Produktionen, sind die Zinsen von den Fabrik-Gebäuden oder den Aeckern allerdings auch bedeutende Theile der Kosten der Fabrikation oder Produktion, weßhalb es vortheilhaft ist, beide auf den unter gegebenen Umständen möglich größten Umfang zu bringen; aber wie bald ist der Punkt erreicht, wo neue Fabrik-Gebäude oder mehr Aecker nothwendig werden, wenn mehr Tücher oder mehr landwirthschaftliche Erzeugnisse produzirt werden sollen.

3. Aus den Beispielen geht hervor, daß, wenn bei mäßig niedrigem Beförderungspreise einmal eine angemessene Rente sich herausgestellt hat, die Privatunternehmer von Eisenbahnen ängstlich in der weitern Herabsetzung desselben sein werden. Man denke sich eine Lage des Geschäfts, wie sie im ersten Beispiele dargestellt ist; wird dann die Direktion der Unternehmung wohl geneigt sein, das Bahngeld um 1 Pf. pro Ztr. und Meile herabzusetzen, um die Rente durch Vermehrung des Verkehrs zu steigern? Wird sie nicht fürchten, daß der Verkehr in dem Maße, wie im zweiten Beispiele, nicht zunehmen, und daß statt Vermehrung eine Verminderung der Rente eintreten werde?

4. Günstiger wird die Direktion der Eisenbahnunternehmung schon dann für Herabsetzung des Bahngeldes gestimmt sein, wenn mit dem jährlichen Gewinn zugleich das Anlage-Kapital amortisirt wird. Mit jedem Jahre nimmt dann, wenn auch der Geschäftsbetrieb sich gar nicht bessert, von selbst die Rente zu; erstens durch Ersparung von Zinsen, sodann durch Verminderung der Aktien, unter welche die Rente getheilt werden muß (wie im vierten Abschnitt näher nachgewiesen wird). Die Direktion kommt dann leicht zu der beruhigenden Vorstellung: möchte auch der Gewinn durch Herabsetzung des Bahngeldes etwas geschmälert werden, so wird doch die auf jede Aktie fallende Rente durch die vorstehenden beiden Verhältnisse bald wieder die frühere Höhe erreichen müssen.

§. 21.

Wie im vorigen §., besonders im fünften Beispiel gezeigt wurde, wird nach Amortisation des Anlage-Kapitals, der Gesammt-Transport-Preis für Güter auf $\frac{1}{3}$, für Personen auf beinahe die Hälfte, durch Wegfall des Bahngeldes, oder der Zinsen, herabgesetzt werden. Nothwendig wird jedoch der Transport-Preis dadurch außerdem sich noch vermindern.

Nach den bisherigen Erfahrungen würde bei einer so beträchtlichen Verminderung des Transport-Preises der Verkehr zum mindesten sich verdoppeln. Wenden wir dieß auf das erste im §. 20 enthaltene Beispiel an; nehmen wir das übrig gebliebene nicht amortisirte für die Beförderungsmittel erforderliche Kapital zu der angemessenen Höhe von 400,000 Thlrn. an; setzen wir auch voraus, daß der

Transport=Preis noch unverändert wäre;—dann würden die Aktionäre 31,⁶⁷ Prozent an Rente von ihrem Kapitale beziehen.

Durch Mittel, welche ich im dritten oder vierten Abschnitt angeben werde, wird aber alsdann eine Herabsetzung der Transport=Preise, mithin des Gewinns eintreten. Nehmen wir an, daß der Transport=Preis für Güter $1\frac{1}{8}$ Pf. pro Zentner und Meile betrüge, und dabei, (nach den im §. 19 aufgestellten Grundsätzen,) $\frac{1}{8}$ Pf. pro Zentner und Meile verloren würde; nehmen wir ferner an, daß der Personen=Transport=Preis so herabgesetzt würde; daß in den geringsten Wagen 2 Pf., in den bessern 6 Pf. pro Person und Meile verdient würden; — so bezögen die Aktionäre, (deren Kapital zu 400,000 Thlrn. und den Verkehr doppelt so hoch wie im ersten Beispiele des §. 20. angenommen,) dennoch 43,333 Thlr., oder eine Rente von 10,⁸³ Prozent.

Ein Umstand, der bisher noch nicht angeführt wurde, wird dann noch wesentlich auf die Verminderung des Transport=Preises einwirken. Man kann nämlich verhältnißmäßig in den verschiedenen Kosten des Transports desto mehr ersparen, je beträchtlicher er ist. Am stärksten wird aber der Verkehr dann sein, wenn durch Wegfall der Zinsen des Anlage=Kapitals der Transport=Preis so außerordentlich niedrig zu stehen kommt.

Diese verschiedenen Umstände und die in den §§. 16—19 enthaltenen Grundsätze berücksichtigt, darf mit Sicherheit angenommen werden, daß der Transport=Preis alsdann nicht höher sich stellt, als:

a) zu $1\frac{1}{8}$ Pf. pro Ztr. und Meile im Durchschnitt für die in §. 19. sub 1 bezeichneten Güter, nnd zu $\frac{5}{8}$ Pf. pro Zentner und Meile für die wohlfeilsten Güter;

b) zu 5 Pf. pro Person und Meile in den geringsten Wagen mit mäßiger Geschwindigkeit;

c) zu 10 Pf. pro Person und Meile in den geringsten Wagen mit voller Schnelligkeit;

d) zu 2 Sgr. pro Person und Meile in den bedeckten, etwas bessern Wagen, mit voller Schnelligkeit.

Viertes Kapitel.

Resultate.

§. 22.

In der Tabelle I ist dargestellt, wie der Eisenbahn-Transport für Güter im Vergleich gegen den Transport zu Wasser und durch Landfuhre, auf einigen Hauptwegestrecken nach der Dauer und den Kosten sich herausstellen würde. Der Transport durch Landfuhre kann mit dem auf Eisenbahnen gar nicht konkurriren. Selbst bei höherem Preise wird dem letztern Transport für sehr viele Güter der Vorzug vor dem Wasser-Transport gegeben werden, weil dieser in Sicherheit, Regelmäßigkeit und Schnelligkeit jenem so sehr weit nachsteht. Diebstahl, bei dem Wasser-Transport so häufig, und bei manchen Gegenständen fast gar nicht zu hindern, ist beim Eisenbahn-Transport kaum denkbar. Die Wasserfahrt ist durch Frost, Fluth, Wassermangel häufig unterbrochen, die Eisenbahnfahrt nur höchst selten durch die Witterung gehemmt; fast auf die Minute weiß man, wann die Güter ankommen müssen.

Zu allen diesen Vorzügen kommt, wie Tabelle I nachweis't, noch der, daß, sobald die Amortisation des Anlage-Kapitals der Eisenbahnnen, oder auch ein sehr großer Verkehr gestattet, das Bahngeld auf $1\frac{1}{2}$ Pf. pro Meile herabzusetzen, der Eisenbahn-Transport schon in den Kosten mit dem Wasser-Transport ganz gleich steht. Kann das Bahngeld ganz wegfallen, so hört der Wasser-Transport auf Kanälen und Strömen vollends auf. In der für die Seefahrt ungünstigen Jahreszeit kann man dann sogar Getreide von Königsberg nach Antwerpen und nach Frankreich auf der Eisenbahn vortheilhafter als mit Schiffsfracht senden.

§. 23

Für den Personen-Transport gewähren, wie Tabelle II. nachweis't, die Eisenbahnen von vorn herein die allergrößten Vortheile durch Wohlfeilheit und Schnelligkeit. Hinsichtlich der letztern ist noch zu bemerken, daß höchst wahrscheinlich so bedeutende Fortschritte gemacht werden, daß die Schnelligkeit bis auf 6 bis 7 Meilen in der Stunde

im Durchschnitt gebracht wird; in jener Tabelle ist in einer besonderen Rubrik angegeben, wie lang die Dauer der Reise sein wird, sobald dieser Grad von Schnelligkeit erreicht ist.

§. 24.

Es darf eine Einwendung nicht übergangen werden, die vielleicht von einer oder der andern Seite gemacht werden könnte; es ist folgende: die Berechnung der Anlage- und Transport-Kosten und der Revenüen mag ganz richtig sein, aber es ist sehr zweifelhaft, ob der Verkehr so stark sein werde, wie es vorausgesetzt wurde, und deßhalb ist mit der wesentlichsten Basis die ganze Berechnung sehr unsicher.

Dieser Einwendung setze ich die nachfolgenden Bemerkungen entgegen:

1. Die in den Tabellen I. und II. angeführten Wegstrecken gehören zum Theil, nach dem Umfange des Verkehrs zu den ungünstigsten in Deutschland. Gleichwol ist keine Strecke darunter, die in dieser Beziehung nicht günstiger wäre, als einige in Nordamerika mit Erfolg ausgeführte Strecken es sind.

2. Dichtere Bevölkerung, wohlfeilerer Arbeitslohn, niedrigerer Zinsfuß sind wesentliche Vortheile, die wir für den Bau von Eisenbahnen in Deutschland vor Nordamerika voraushaben.

3. Mit der Wohlfeilheit und Schnelligkeit des Transports nimmt der Güterverkehr nothwendig beträchtlich zu; um vieles bedeutender ist indessen die Zunahme des Personenverkehrs, wie dieß schon im §. 16. angeführt wurde.

Es ist also nach allen Erfahrungen gar nicht zu befürchten, daß wegen mangelnder Frequenz die Eisenbahnen nicht bestehen könnten, wenn nur ihre Anlage und ihre Verwaltung gut geleitet werden. Dieß ist, insofern die Anlage durch Aktiengesellschaften ausgeführt wird, die hauptsächlichste Gefahr, wie dieß aus dem vierten Abschnitt zu entnehmen ist.

Auch dann könnte freilich ein Grund zu Besorgnissen für das Bestehen der Eisenbahnen eintreten, wenn die Vortheile, welche Deutschland vor Nordamerika bei ihrer Anlage voraushat, durch Konzessions-Bedingungen, die den vortheilhaftesten Betrieb beschränken, oder zur Verschlechterung der Eisenbahnverwaltungen beitragen, wegfielen; z. B. wenn den Privatgesellschaften lästige Bedingungen wegen des Post-Regals auferlegt würden. Doch in

Deutschland gibt es keine Regierung von so geringer Einsicht in die Staatswirthschaft, daß besorgt werden dürfte, man könne das größte Kulturmittel so kleiner Rücksichten wegen verkümmern, wie vergleichungsweise das Post=Privilegium für den Personen= und Güter=Transport ist.

§. 25.

Würden auch wohl die erforderlichen Kapitale zum Bau beträchtlicher Strecken Eisenbahnen in Deutschland leicht aufzutreiben sein? Diese Frage habe ich schon als Einwand gehört.

Denken wir uns einen recht kräftigen und raschen Fortschritt im Bau der Eisenbahnen, so werden wir unsere Hoffnungen doch nicht höher steigern dürfen, als zu der Annahme, daß innerhalb 10 Jahren in Deutschland 1000 Meilen fertig werden. Das dazu erforderliche Kapital beträgt ungefähr 300 Mill. Thaler; es würden also jährlich 30 Mill. zur Anlage von Eisenbahnen und für die dazu gehörigen Betriebsmittel verausgabt werden.

Vergleicht man diese Summe mit einzelnen Haupttheilen der Staatsausgaben, oder mit Anleihen, die sogar in ungünstiger Zeit für den Krieg oder zur Deckung früherer Kriegsausgaben aufgenommen wurden; oder erwägt man, daß der hohe Kurs der Staatspapiere keineswegs auf Mangel an Kapitalien deutet, oder daß die Summe, welche jährlich unter mancherlei Gestalten in neuen industriellen kleinen und großen Unternehmungen, in Verbesserungen der Bodenkultur und im Häuserbau angelegt wird, außer allem Verhältniß größer ist als die möglicherweise für Eisenbahnen zu verausgabende Summe; — dann kann auch nicht der mindesten Besorgniß wegen Herbeischaffung der erforderlichen Kapitale Raum gegeben werden.

Es mögen nun die Staaten die Eisenbahnen bauen, oder es mag dieß durch die Privatindustrie geschehen, wenn nur vernünftige Grundsätze dabei in Anwendung kommen, wird es am erforderlichen Kapital nicht fehlen. Dieses wendet sich den staatswirthschaftlich produktivsten Anlagen am liebsten zu, weil durch dieselben der Nationalreichthum dauernd und stark vergrößert wird. Es ist also in der That die Besorgniß wegen Herbeischaffung der erforderlichen Kapitale völlig ungegründet.

§. 26.

Die Eisenbahnen sind neu zu schaffende rentbare Kapitale. Bei weitem der größte Theil der Ausgaben, welche zur Produktion dieser Kapitale erforderlich sind, besteht in Arbeitslohn. Der Bau der Eisenbahnen wird daher eine sehr wirksame Unterstützung der handarbeitenden Volksklassen sein, und manchen Klagen über ihre Nahrungslosigkeit für viele Jahre abhelfen.

Zweiter Abschnitt.

Staatswirthschaftlicher und politischer Werth der Eisenbahnen.

Fünftes Kapitel.

Die Wirkungen des wohlfeilen und schnellen Güter-Transports auf die Zunahme des Wohlstandes.

§. 27.

Der große Nutzen wohlfeiler und schneller Transport-Mittel ist von der Staatswirthschaft anerkannt; dennoch wird es, zur Veranschaulichung der Größe dieses Nutzens, nicht überflüssig sein, auf eine nähere Darstellung desselben in der Kürze einzugehen.

§. 28.

Wo nicht ganz eigenthümliche Verhältnisse obgewaltet haben, ist noch nie eine Stadt, wenn sie nicht durch die Lage am Meere oder an einem schiffbaren Strome begünstigt war, zu Größe und Flor gelangt. Man sehe z. B. in Berlin, wie die Spree mit Schiffen bedeckt ist, beladen mit den nothwendigsten Lebensbedürfnissen. Würde Berlin eine große gewerbthätige Stadt, ja würde es eine ansehnliche Residenzstadt geworden sein, wenn Getreide, Bauholz, Brennmaterial nicht zu Wasser, sondern nur kostspielig auf Landwegen herbeigeführt werden könnten? Gewiß nicht; man nehme

Berlin die wohlfeilen Wasserverbindungen, man lasse für die Beziehung der nothwendigsten Lebensbedürfnisse nur das Mittel des kostspieligen Transports durch Landfuhren, und — Berlin wird verarmen.

Sind zwischen zwei Städten die Verhältnisse für den Handel übrigens gleich günstig gewesen, so ist allemal diejenige die größte Handelsstadt geworden, welche die besten Transport-Mittel hatte.

§. 29.

Der Werth der Produktion hängt davon ab, wie die Produkte zu verkaufen sind. Produzire ich Getreide in einer Gegend, wo fast Jedermann in der nämlichen Produktion beschäftigt ist, so kann ich das Getreide nur nach entfernteren Gegenden, wo ein entgegengesetztes Verhältniß stattfindet, verkaufen. Ist nun der Produktions-Preis für den Scheffel an Ort und Stelle 15 Sgr., und ich kann die entferntere Absatzgegend nicht erreichen, ohne für den Scheffel noch 10 Sgr. Transport-Kosten hinzuzulegen, während der Preis für den Scheffel in der letztern Gegend nur 30 Sgr. beträgt, so muß ich die Produktion von Getreide für den Verkauf aufgeben. Würden aber die Transport-Kosten durch Vervollkommnung der Transport-Mittel von 10 auf 2 Sgr. ermäßigt, so würde ich zur möglich stärksten Getreide-Produktion veranlaßt werden, denn ich würde alsdann den Scheffel mit 3 Sgr. Gewinn in der entferntern Absatzgegend verkaufen können. Dieß würde zur Folge haben, daß ich aus jener Gegend hinwiederum solche Fabrikate und Produkte, die in meiner Heimath nicht so gut oder so wohlfeil erzeugt werden, mit dem am Getreide erzielten Gewinn kaufen würde.

Das vorstehende Beispiel paßt auf viele tausend andre Fälle. Es paßt im verstärkten Maße auf eine Menge andre Produkte, deren Produktions-Preis an Ort und Stelle viel geringer als der des Getreides ist; auf Gegenstände, die durch Wegbringung von ihrem ursprünglichen Lagerorte erst Werth erhalten, z. B. Steine, oder gewisse Erdarten, welche als Düngungs- oder Verbesserungsmittel der Aecker benutzt werden können.

§. 30.

Auch zeigt vorstehendes Beispiel beiläufig in einfacher Weise, wie durch gegenseitigen Umtausch die allgemeine Produktion zunehmen,

die Landes-Kultur befördert werden, und der National-Reichthum steigen muß.

In Aachen werden die untern Sorten Rhein- und Mosel-Weine, von welchen die Flasche auf 4 bis 6 Gr. zu stehen kommt, als ein gewöhnliches Getränk verbraucht. Der Transport-Preis vom Produktions-Orte nach Aachen beträgt 20 bis 25 Sgr. der Ztr. Wenn um den nämlichen Transport-Preis dieser Wein bis an die entgegengesetzten Grenzen der Preußischen Monarchie geführt werden kann, so erweitert sich der Absatz jenes Weins in gleichem Maße, und die Bewohner der vom Rhein entfernt liegenden Gegenden nehmen Theil an einem Genusse, den früher nur die Wein-Produktions-Länder und deren nahe Umgegenden hatten.

Umgekehrt können die Rheinlande in dem nämlichen Verhältnisse, in welchem die Transport-Preise sinken, mehr Produkte von den östlichen Preußischen Provinzen beziehen. Die Noth der Hungerjahre 1816 und 1817 würde am Rhein gar nicht bestanden haben, wenn damals durch Eisenbahnen das Getreide von Ostpreußen sicher, wohlfeil und schnell zu beschaffen gewesen wäre. Wenn einmal der Transport-Preis von Berlin nach dem Rheine nur 8 bis 10 Sgr. vom Ztr. betragen wird, so müssen Getreide, Oel, Kleesamen und andere Landes-Produkte gewöhnliche Gegenstände des Umtausches werden.

§. 31.

Preußens beträchtlichste Tuch-Fabriken sind in der Rheingegend. Die Wolle, als Urstoff, wird meistens aus den östlichen Provinzen bezogen, und ein großer Theil des Fabrikats wird wieder ostwärts abgesetzt. Wenn ein Fabrikant auf diese Weise 1000 Ztr. Wolle verbraucht, so hat er an Fracht zu bezahlen à $2\frac{1}{2}$ Thlr. pro Ztr.

für die Wolle	2,500 Thlr.
für das daraus bereitete Tuch circa 60 Prozent vom Gewicht der Wolle	1,500 „
zusammen	4,000 Thlr.

Beträgt aber die Fracht nur 10 Sgr. vom Ztr., so beläuft sie sich in diesem Falle auf 533 Thlr. Die ersparten 3,467 Thlr. bewirken: daß der Rheinische Fabrikant wohlfeiler produziren, und also die Konkurrenz so viel leichter halten kann, und daß der Gutsbesitzer für seine Wolle einen etwas höhern Preis, der Konsument aber etwas wohlfeileres Tuch bekommt; alle Theile gewinnen daher.

Erfolgt der Transport bei der wohlfeilern Fracht jedes Mal noch um 16 bis 17 Tage schneller, als bei der höhern Fracht, dann wird durch Zeitersparniß noch ¼ Prozent vom Werthe der Wolle und des Tuchs gewonnen. Der Werth beider Gegenstände zusammen kann zu 200,000 Thlrn.; der Gewinn folglich zu 500 Thlrn. angenommen werden. In der Wirklichkeit wird also, wenn Wohlfeilheit und Schnelligkeit des Transports in dem bezeichneten Maße stattfinden, auf 1000 Ztr. Wolle, die aus den östlichen Provinzen nach dem Rheine gehen und als Tuch wieder zurückkehren, der National-Reichthum um 4,000 Thaler vermehrt.

§. 32.

Selbst ohne erhebliche Wohlfeilheit des Transports nimmt durch dessen Schnelligkeit der Umtausch der Güter zu, weil dann mancher schnell verderbliche Gegenstand transportabel wird, der es sonst nicht sein würde.

§. 33.

Die vorstehende Erläuterung ist nichts als eine Veranschaulichung des staatswirthschaftlichen Grundsatzes, daß, je wohlfeiler, sichrer und schneller die Transport-Mittel für Güter, desto mehr wird in jedem Orte und in jeder Gegend dasjenige produzirt, was am vortheilhaftesten daselbst zu erzeugen ist, und desto mehr müssen die Kultur des Landes, die Industrie und der National-Reichthum allgemein zunehmen.

Sechstes Kapitel.

Die Wirkungen des wohlfeilen und schnellen Personen-Transports auf die Zunahme des Wohlstandes.

§. 34.

Auch die Schnelligkeit und Wohlfeilheit des Personen-Transports trägt zur Erhöhung des National-Reichthums wesentlich bei.

Alle reisende Personen gewinnen Zeit und Kosten; die erstere hat bekanntlich auch ihren Geldeswerth, der in vielen Fällen weit

höher als die Reisekosten zu veranschlagen ist. Die auf diese Weise entstehende Gesammtersparniß ist ein nicht unerheblicher Gewinn, folglich Zuwachs zum National-Vermögen.

Sodann wird einer viel größern Anzahl von Personen das nützliche Reisen zugänglicher gemacht. Dadurch erklärt sich, weßhalb auf Eisenbahnen der Personenverkehr erfahrungsmäßig weit stärker gewesen ist, als allgemein erwartet wurde.

Es ist nämlich in der Nation die Zahl der Personen, welche wenig Geld und wenig Zeit auf Reisen verwenden können, viel größer, als die Zahl der Personen, welche Geld und Zeit nicht zu scheuen brauchen. Es tritt daher mit jeder Verminderung des Aufwandes an Zeit und Geld eine neue und zahlreichere Klasse von Personen in den Fall, reisen zu können. Die Klasse der Fußgänger fällt ganz weg, weil Fußreisen mehr kosten als Eisenbahnreisen. Kommt es dahin, daß eine Person 36 Meilen Weges in sechs Stunden für Einen Thaler, oder in 18 Stunden für 15 Sgr. zurücklegen kann, dann werden tausende von Arbeitern bei besondern Veranlassungen, oder zu gewissen Jahreszeiten, viele Meilen weit reisen, um nützlicher oder gewinnreicher beschäftigt zu werden, als es in der Heimath möglich war.

Dieser letztere Umstand ist von außerordentlicher Wichtigkeit. Es wird dadurch bewirkt:

a) daß, wenn in einem Orte oder in einer Gegend einmal ungewöhnlich viel Handarbeit zu verrichten ist, alsdann der Tagelohn nicht unverhältnißmäßig hoch steigt;

b) daß dagegen der Tagelohn in einer Gegend auch nicht so leicht unverhältnißmäßig niedrig werden kann;

c) daß insbesondere dem Ackerbau mehr Hände in der Jahreszeit, wo er deren am meisten bedarf, zu Gebote stehen;

d) daß die Arbeiter, welche in der Regel beim Ackerbau behülflich sind, im Winter so viel leichter die benöthigte anderweitige Beschäftigung finden können.

§. 35.

Die Schnelligkeit und Wohlfeilheit des Personen-Transports wirkt auf die Landes-Kultur in einer Weise, die bisher noch unbeachtet geblieben ist. Es werden nämlich die von den Zentral-Punkten der Wohlhabenheit, (den größern und reichern Städten,) bisher ent-

fernten Erwerbsquellen in entlegenen Landestheilen den vermögenden und gewerbthätigen Personen zugänglicher gemacht. Kaufleute, die ein ansehnliches Vermögen erworben haben, ein größeres als zu ihrem Geschäfte erforderlich ist, sind in der Regel geneigt, das überflüssige Kapital in Boden-Kultur, in Bergwerke, in Eisengießereien, oder in ähnliche Unternehmungen anzulegen, die an gewisse Stellen außerhalb der Städte gebunden sind; es ist natürlich, daß die Gelegenheit zu solchen Kapital-Anlagen am ehesten in nicht großer Entfernung vom Wohnorte gesucht wird, damit die Unternehmung, ohne erhebliche Opfer an Kosten und Zeit, häufig persönlich beaufsichtigt werden könne. Auch der zur Gewerbthätigkeit herangebildete junge Mensch sucht meistens zunächst in seiner Heimath ein seiner Neigung und seinen Kenntnissen angemessenes Unterkommen. Diese Umstände gehören mit zu den Ursachen, weßhalb in Gegenden, wo vorzugsweise Reichthum und Gewerbthätigkeit zu Hause sind, der Werth des Bodens nicht niedrig ist, die Hülfsquellen des Landes nicht unbenutzt bleiben, und selten eine Wasserkraft vergeblich dahinströmt. Sobald nun, dem Zeit- und Kostenaufwande nach 60 bis 70 Meilen bei einer Reise nicht mehr gelten, als bisher 10 bis 15 Meilen, dann erweitert sich auch in gleichem Verhältnisse der Umkreis, innerhalb welchem die vermögenden und gewerbthätigen Menschen die Gelegenheit zu Unternehmungen der oben beschriebenen Art zu suchen pflegen.

Siebentes Kapitel.

Die Eisenbahnen, von der politischen Seite betrachtet.

§. 36.

Die politischen Wirkungen der schnellen und wohlfeilen Transport-Mittel verdienen die ernsteste Beachtung.

Solche Transport-Mittel befördern erfahrungsmäßig ganz außerordentlich den Verkehr der Menschen unter sich. Ansichten und Gesinnungen sind zum großen Theile das Produkt gegenseitiger Mittheilungen bei'm Zusammenleben. Wie dieses sich erweitert, so müssen auch die Ansichten und Gesinnungen der in nähere und viel

fachere Berührung gebrachten Menschen sich mehr und mehr verschmelzen. Die leichten Transport-Mittel müssen daher nothwendig auf den Nationalgeist einwirken; dieser letztere wird sich in der Richtung am meisten ausbilden, in welcher das Zusammenleben der bisher von einander getrennt gewesenen Menschen am meisten erleichtert wird.

§. 37.

Nicht die Seelenzahl allein bestimmt die politische Kraft der Staaten; der Reichthum des Volkes ist eine wenigstens eben so mächtige Potenz. Was in dieser Hinsicht durch vervollkommnete Transport-Mittel gewonnen wird, ist daher zugleich Gewinn an politischer Macht.

§. 38.

Diese Macht verstärkt sich verhältnißmäßig in einem Staate, der durch das Schicksal weite Grenzen erhalten hat, am meisten durch die Konzentration, welche durch schnelle und wohlfeile Transport-Mittel zu gewinnen ist. Nicht allein wegen des kriegerischen Geistes und des beweglichen Sinnes sind die Franzosen gefährliche Nachbarn uns gewesen; die Konzentration des französischen Reichs ist als eine wesentliche Verstärkung der Macht desselben zu betrachten.

§. 39.

Auch für die Führung des Krieges sind von den Eisenbahnen große Resultate zu erwarten. Selbst wer in dieser Hinsicht die geringsten Erwartungen hegt, gesteht die Gewißheit einer bedeutenden Erleichterung der Zufuhren von Lebensmitteln und Kriegsbedarf zu, und behauptet nur, daß Eisenbahnen für den Transport beträchtlicher Truppenmassen nicht brauchbar wären. Dieser Behauptung ist, unter Anführung triftiger Gegengründe, von andrer Seite widersprochen worden. Indessen darf angenommen werden, daß mit jedem Fortschritte der Mechanik in Beziehung auf Benutzung von Eisenbahnen die Brauchbarkeit der letztern für den Transport großer Truppenmassen ebenfalls zunehmen muß.

Achtes Kapitel.

Eigenthümliche Verhältnisse in Preußen.

§. 40.

Die Eisenbahnen können, wie im ersten Abschnitt gezeigt wurde, den kühnsten Ansprüchen an Wohlfeilheit und Schnelligkeit der Transport-Mittel entsprechen. Sie können die Boden-Kultur, die Gewerbthätigkeit, den allgemeinen Wohlstand und die politische Kraft des Staates in einem früher nie geahneten Grade steigern und die Ungunst der weiten Entfernungen innerhalb des eigenen Landes aus dem Wege räumen. Sie sind mehr als schiffbare Flüsse, sie können einem weiten Kontinent ein eben so gutes Transport-Mittel gewähren, als das Schiff auf dem Meere ist.

Gerade Preußen hat von allen Staaten das höchste Interesse, dieses großartige Transport-Mittel sich eigen zu machen.

England und Belgien besaßen schon vor Einführung der Eisenbahnen die vollendetsten innern Kommunikations-Mittel durch Ströme, Kanäle und Kunststraßen; die Bevölkerung ist auf einem engen Raume zusammengedrängt; das Meer ist überall nahe und gewährt, vorzüglich den Engländern, eine wohlfeile Verbindung durch Küstenfahrt. England und Belgien machen durch Eisenbahnen günstige Verhältnisse nur noch günstiger.

Wie verschieden sind dagegen die Verhältnisse in Preußen. Große Entfernungen; Länderstriche, in welchen die vorhandenen Produkte fast werthlos sind, weil wegen zu theuern Transports der Absatz nicht auf den vortheilhaftesten Punkten gesucht werden kann; zwischen den östlichen und westlichen Provinzen gar keine Strom- oder Kanal-Verbindung; eine solche in den östlichen Provinzen nur sehr mangelhaft, theils wegen Seichtigkeit der Ströme, theils wegen der langen Dauer des Winters; die Kunststraßen häufig, trotz der sorgfältigsten und einsichtsvollsten Bemühungen der Behörden, in schlechtem Zustande, weil das Material dazu nicht so gut wie in England vorhanden ist; keinen eigenen Hafen an der Nordsee; die Schifffahrt auf der Ostsee schwierig und außerdem durch den Sundzoll erschwert. Welche Aufforderung, so große Nachtheile zu beseitigen!

Das Mittel hierzu ist in den Eisenbahnen gegeben; sie können mehr, als irgend ein andres bis jetzt bekanntes Transportmittel, für Preußen die bis jetzt dargestellten staatswirthschaflichen und politischen Vortheile herbeiführen.

§. 41.

In Preußen bestehen, abgesehen von den weiten Grenzen, noch eigenthümliche Verhältnisse, welche die Einführung des Eisenbahn-Systems mehr als in irgend einem andern Lande gebieterisch erheischen.

Es besteht die politische Nothwendigkeit, die neuerworbenen westlichen und östlichen Theile der Monarchie, sowohl in der Gemeinsamkeit der Interessen als der Gesinnung, mit dem Zentral-Punkte zu verschmelzen. Es bedarf keiner weitern Ausführung dieser Behauptung, die gewiß von jedem Staatsmanne verstanden wird und unbestritten bleibt.

§. 42.

Die politische Macht eines Staates ist stets eine relative. In dieser Hinsicht ist die politische Stärke Preußens besonders nach der von Frankreich und Rußland zu ermessen. Wenn diese Staaten durch Eisenbahnen ihre innere politische Macht vermehren, so würde Preußens relative Stärke abnehmen, wenn es das Nämliche nicht in wenigstens gleichem Maße thäte. Frankreich wird seine schöne Konzentration durch Eisenbahnen auf einen noch höhern Grad führen. Die schwache Seite des großen Russischen Reichs ist stets der Mangel an Konzentration gewesen. Der politisch große und beharrliche Sinn der Russischen Regierung schreckt nicht vor gigantischen Unternehmungen zurück, die des Reiches Macht verstärken. Nach den innern Einrichtungen Rußlands stehen dort der Regierung zur Ausführung solcher Unternehmungen große Hülfsmittel zu Gebote, die in gleichem Maße in Deutschland, wie im ganzen westlichen Europa, nach dem politischen Zustande des Volks, nicht mehr vorhanden sind. Rußland wird daher ohne den geringsten Zweifel schnell und beharrlich durch Eisenbahnen die Kraft der Konzentration sich schaffen und, — des Uebelstandes der großen Entfernungen entledigt, — alsdann eine zum mindesten verdoppelte Stärke im Innern und nach Außen besitzen. Ja, es hat Rußland bereits, mit der jetzt seiner Re-

gierung eigenthümlichen Energie, den Bau der Eisenbahnen begonnen und schneller gefördert als irgend ein europäisches Land.

§. 43.

Das Russische Handels-System lastet bekanntlich schwer auf den Preußischen Landestheilen an Rußlands Grenzen; der Zustand dieser Landestheile ist dadurch in politischer und staatswirthschaftlicher Hinsicht wirklich bedenklich geworden und erfordert dringend Abhülfe, wenn diese nur irgend möglich ist. Die Hoffnung auf eine wesentliche Veränderung des Russischen Handels-Systems ist erschöpft; alle Bemühungen Preußens zu diesem Zwecke waren vergeblich. Durch Eisenbahnen kann dem schlimmen Zustande gründlich abgeholfen werden. Wende man nicht ein, daß die Anlage von Kunststraßen in jenen Landestheilen die erwarteten guten Folgen nicht gehabt hätte. Die Anlage von Eisenbahnen, wenn diese zur wohlfeilsten Benutzung hergegeben werden, muß nothwendig ganz andere Folgen hervorbringen, weil dann die Masse der Produkte den Transport in weite Entfernung tragen kann, und für den Personenverkehr die weiten Entfernungen so außerordentlich, sowohl nach der Zeit als den Kosten, verkleinert werden.

Dritter Abschnitt.

Bau der Eisenbahnen für Rechnung des Staates.

Neuntes Kapitel.

Motive.

§. 44.

Bei der Anlage von Kanälen oder Kunststraßen ist in Deutschland früher nie als Hauptsache erwogen worden, wie viel direkter Gewinn vom Anlage-Kapital zu beziehen sein werde. Die Nützlichkeit der Anlage war stets die Hauptfrage. Anders scheint es den Eisenbahnen zu ergehen, obgleich sie hinsichtlich des allgemeinen Nutzens weit über Kunststraßen stehen und selbst den Kanälen in den meisten Fällen vorzuziehen sind. Wenn in den jetzt häufig vorkommenden Eisenbahngesprächen darüber, „ob eine Eisenbahn gut sei," diskutirt wird, ist selten von etwas anderm die Rede als von dem Gewinn, der direkt aus dem Anlage Kapitale zu ziehen ist, fast niemals vom öffentlichen Nutzen.

Diese Richtung in der Auffassung der Eisenbahnfrage ist keinesweges erfreulich. Es verdient rühmliche Anerkennung, daß die Preußische Staatsregierung, dieser Richtung entgegentretend, den Gesichtspunkt des öffentlichen Wohls, der Privat-Spekulation gegenüber, hervorgehoben hat.

Diese Regierung hat, mit wenigen unerheblichen Ausnahmen, noch freie Hand zur Wahl der nützlichsten Ausführung der Eisenbahnen sich erhalten; sie spricht weise nicht zu schnell ihr letztes Wort in dieser Beziehung aus. Wird dadurch auch dem ungeduldigen Verlangen nach dem Genusse des Nutzens der Eisenbahnen nicht genügt, so wird auf der andern Seite doch der Vortheil erlangt, daß die Ansichten über Eisenbahnen mehr und mehr geläutert und berichtigt, und dann um so leichter und sicherer die zweckmäßigsten Maßregeln zur Ausführung gewählt werden können.

Eine Erörterung dieser Maßregeln kommt daher für Preußen noch nicht zu spät. Auch in den meisten andern deutschen Staaten kann sie noch von Nutzen sein, weil überhaupt erst für wenig große Eisenbahnen die Art der Ausführung definitiv festgesetzt ist.

§. 45.

Sollen die Eisenbahnen im vollsten Maße die Landes-Kultur und den Verkehr fördern und die Nationalkräfte heben, dann müssen sie, wie die im ersten Abschnitt gefundenen Resultate deutlich zeigen, kostenfrei zur Benutzung hingegeben werden, so daß diese letztere nur die Kosten der Unterhaltung und des Betriebes zu tragen braucht.

Dieß sollte wenigstens im Durchschnitt geschehen, wie es auch bei den Kunststraßen der Fall ist, von denen nur wenige in kaufmännischem Sinne rentiren, und manche die Unterhaltungskosten nicht aufbringen.

Es baue daher der Staat die Eisenbahnen.

§. 46.

Es kann eine Meinungsverschiedenheit darüber stattfinden, ob es besser ist, die Eisenbahnen nach den im vorigen §. aufgestellten Grundsatze zu benutzen, oder dieselben direkt eine Revenüe vom Anlage-Kapital aufbringen zu lassen:

Unbedingt gebe ich dem erstern Grundsatze den Vorzug. Meine Gründe sind in der Kürze die folgenden.

1. In bevölkerten arrondirten Ländern wie in England und Belgien, wo ohnehin die Wasserverbindungen so vorzüglich sind, ist die Nothwendigkeit der Herstellung des sehr wohlfeilen Transports auf Eisenbahnen bei weitem nicht in dem Maße vorhanden, wie in Deutschland und Preußen. Die Gründe hierfür sind im zweiten Abschnitt angeführt.

2. Erst bei sehr wohlfeilem Transport-Preise können die Produkte, welche im Verhältnisse zum Gewicht keinen großen Werth haben, in weite Ferne geführt werden, und gerade die meisten Produkte gehören zu dieser Klasse.

3. Die außerordentliche Zunahme der Boden-Rente, des Werthes der Grundgüter, des Verkehrs und überhaupt des National-Reichthums, welche gewiß die Folge der *möglich wohlfeilsten* Transport-

Mittel sein wird, ist ein viel größerer Gewinn für den Staat, als eine direkte Revenüe vom Anlage-Kapital der Eisenbahnen.

4. Erfahrungsmäßig vermehren sich bei der vorbezeichneten Zunahme die Staatseinkünfte von indirekten und selbst von manchen direkten Steuern in hohem Grade, und wahrscheinlich würden auf diese Weise die Zinsen vom Anlage-Kapitale der Eisenbahnen völlig gedeckt werden und zwar ohne Erhöhung der Steuersätze.

5. Sollte aber diese Erwartung nicht in Erfüllung gehen, so wird der Ausfall doch sicherlich nicht erheblich sein. Ein unbeträchtlicher Zuschlag zu den direkten Steuern würde diesen Ausfall decken. Der Zuschlag wäre gewiß eine wahre Kleinigkeit im Vergleich zur Zunahme des allgemeinen Wohlstandes. Diese Zunahme ist wie eine Vermehrung des Steuer-Kapitals zu betrachten, und wenn, wie nicht zu bezweifeln, der Zuschlag zur usprünglichen Steuer verhältnißmäßig kleiner als jene Vermehrung zu sein braucht, so ist mit dem erhöhten Wohlstande zugleich in der Wirklichkeit eine Steuerverminderung erworben.

Diese Gründe, wie wichtig sie auch sein mögen, lassen Kontroversen zu, und es ist möglich, daß die Staasregierung vorzöge, vom Anlage-Kapital der Eisenbahnen eine Revenüe zu erheben. Dann hat sie doch in jedem Falle dringende Veranlassung, die Freiheit sich zu erhalten in der Bestimmung darüber: ob von allen Eisenbahnen ohne Ausnahme, oder nur von einigen, und in welchem Maße, eine Revenüe direkt beschafft werden, und wie lange Zeit dieß geschehen soll.

Daher baue der Staat die Eisenbahnen.

§. 47.

Wenn die Privat-Industrie die Eisenbahnen herstellt, so wählt sie natürlich nur die Bahnen, von welchen eine gute Revenüe zu erwarten ist, also die, wo schon der meiste Verkehr stattfindet. Es ist aber für das allgemeine Wohl, wie im ersten und zweiten Abschnitte erwiesen wurde, nicht nur nützlich, sondern sogar nothwendig, daß auch Eisenbahnen in solchen Richtungen gebaut werden, wo durch sehr wohlfeile Transport-Mittel erst der Verkehr beträchtlich gemacht und die Boden-Kultur gehoben werden soll. Nun steht der Staat doch offenbar besser dabei, wenn ihm die Ueberschüsse von den einträglichsten Bahnen zufließen, um damit die Ausfälle bei

den weniger einträglichen zu decken, als wenn die Privat-Unternehmer die Ueberschüsse erhalten und dem Staat überlassen, die wenig einträglichen und dennoch nothwendigen Eisenbahnen anzulegen.

Also baue der Staat die Eisenbahnen.

§. 48.

Werden die Eisenbahnen durch Privat-Unternehmung gebaut, dann treten die Privat-Interessen, — manchmal tief verborgen im Hintergrunde, — sehr häufig in Kolision mit dem allgemeinen Wohl, und bemühen sich, zuweilen mit Erfolg, nachtheilige Bestimmungen über die Richtung der Bahn und andre Konzessions-Bedingungen selbstsüchtig durchzusetzen. Einwirkungen dieser Art zum Nachtheil des allgemeinen Nutzens haben weit weniger Aussicht auf Erfolg, wenn der Staat baut. Möge er es daher thun.

§. 49.

Die Eisenbahnen fast ohne Ausnahme können ohne Personenverkehr nicht bestehen; wenigstens muß dieser das Mittel sein, um den Güter-Transport zu sehr niedrigem Preise besorgen zu können. In Deutschland ist aber die Post allgemein auf den schnellen Personen-Transport angewiesen, und es entsteht also zwischen den Interessen der Post und den allgemeinen Interessen, welche letztere den wohlfeilsten Eisenbahn-Transport erheischen, eine Kollision. Diese wird am einfachsten beseitigt, wenn der Staat die Eisenbahnen baut. Er unterlasse es daher nicht.

§. 50.

Die Kanäle und größten Kunststraßen sind Eigenthum des Staates; um so mehr sollen auch Eisenbahnen es sein, denn sie greifen noch weit tiefer und wirksamer, als jene Kommunikations-Mittel, in das Staatenleben ein.

Wie theuer es den Staaten zu stehen kommen kann, wenn sie die wichtigsten Verkehrmittel in privilegirte Privat-Hände legen, hat das Haus Thurn und Taxis gezeigt. Welche Regierung hat, als anfänglich diesem Hause Privilegien für die Postverwaltung ertheilt wurden, wohl sich vorgestellt, daß dadurch einstens den Staaten beträchtliche Nachtheile und Entschädigungspflichten von Millionen erwachsen könnten! Warum unsern Nachkommen, selbst schon den

Zeitgenossen, nicht nur die Möglichkeit, sondern die höchste Wahrscheinlichkeit der Leistung ähnlicher Opfer auferlegen, wenn dieß so leicht vermieden werden kann?

Das sicherste einfachste Mittel ist gegeben: es baue der Staat die Eisenbahnen.

§. 51.

Selbst wer nicht vom höhern finanziellen Standpunkte aus, sondern nur fiskalisch die Sache betrachtet, findet Ermunterung zum Bau der Eisenbahnen für Staatsrechnung. Man wandelt nicht mehr einen nie betretenen Weg; man braucht der Theorie gar nicht mehr zu vertrauen, wenn man Eisenbahnen baut, um solche direkt als eine Finanz-Quelle zu benutzen. Die Erfahrung hat in England, Nordamerika, Belgien, und sogar in Deutschland auf's vollkommenste erwiesen, — daß sehr viele Eisenbahnen beträchtlichen Gewinn liefern können, und daß die immer größere Zunahme des Verkehrs den Gewinn für die Dauer sichert; und dieß in einem Grade, daß selbst auf solchen Strecken, wo der bestehende Verkehr noch keine angemessenen Revenüen bringeu würde, diese letztern dennoch durch die unausbleibliche Zunahme desselben nicht zu bezweifeln sind. Es ist auch gar nicht nöthig, daß eine Eisenbahn zwanzig Prozent, wie die zwischen Brüssel und Antwerpen, und die zwischen Nürnberg und Fürth, oder zehn Prozent, wie die zwischen Liverpool und Manchester, einbringen müsse; auch kleinere Revenüen von vier bis zehn Prozent sind nicht verwerflich.

Wenn die Belgische Regierung jetzt die Eisenbahn zwischen Brüssel und Antwerpen dem Meistbietenden mit Konzession für ewige Zeit verkaufen wollte, so würde sie zum mindesten den vierfachen Werth der Anlagekosten als Kaufpreis erlangen; sie hat also, indem sie für eigene Rechnung bauete, dem Staate den dreifachen Werth der Anlagekosten erhalten. Und da die erwähnte Eisenbahn sechs Meilen lang ist, so hat die Belgische Regierung, indem sie fest gegen alle Versuche blieb, die Eisenbahnen in die Hände von Privat-Unternehmern zu bringen, dem Staate allein durch diese Eisenbahn das Mittel erworben, achtzehn Meilen Eisenbahn ohne irgend eine Verzinsung des Anlage-Kapitals zum allgemeinen Wohl auf solchen Strecken zu bauen, wo die Landes-Kultur und

der Verkehr erst durch außerordentlich wohlfeile Transport-Mittel geschaffen werden können.

Also baue der Staat die Eisenbahnen.

§. 52.

Es ist eine lobenswerthe Vorsicht, wenn die Staaten sorgfältig die Kontrahirung neuer Anleihen verhüten. Indessen scheint mir nicht zweckmäßig zu sein, den Grundsatz, nur im höchsten Nothfalle zu leihen, ohne Ausnahme gelten zu lassen.

Wenn ein Staat hundert Millionen leiht, und mit dem Anleihen das National-Vermögen wenigstens zu gleichem Betrage vermehrt, so ist er um nichts ärmer, und gleichwohl schon mächtiger geworden. Nun mag man die Eisenbahnen selbst von der engherzigsten Ansicht aus beurtheilen, so sind es doch neu geschaffene Kapitale, die eine direkte Revenüe liefern; diese ist dem niedrigen Zinsfuße zum mindesten gleich, zu welchem jeder wohlorganisirte Staat in Friedenszeiten Anleihen, zum Zweck der Verwendung für öffentliche Anlagen, machen kann. Die Zunahme des National-Vermögens, welche indirekt unausbleiblich die Folge der Benutzung der Eisenbahnen, nämlich der verbesserten Kommunikations-Mittel, sein muß, ist ein zum neugeschaffenen Eisenbahn-Kapitale erworbenes zweites Kapital, das erfahrungsmäßig mehr als selbst jenes beträgt.

Die Staaten haben Kunststraßen und Kanäle gebaut, um das vorbezeichnete zweite Kapital zu erwerben.

Es ist daher gerade für die Eisenbahnen die Kontrahirung neuer Schulden mehr, als für irgend einen andern Zweck in Friedenszeiten, gerechtfertigt.

§. 53.

Ich kann dieses Kapitel nicht schließen, ohne auf „die Verhandlungen über Eisenbahnen auf Staatsrechnung" (2 Hefte, Darmstadt in Heyer's Hofbuchhandlung,) aufmerksam zu machen. Der Verfasser sagt am Schlusse des zweiten Heftes: „Ich würde selbst rathen, mit den Privat-Gesellschaften so gut es gehen will, übereinzukommen, wenn wirklich sie allein zur Unternehmung sich eigneten. Daß dieß nicht der Fall sei, habe ich bewiesen. Ich habe dargethan, daß die Staatsunternehmung allein dem schädlichen Widerstreite des Interesses der Privat-Unternehmer mit dem des Publikums

von vorn herein begegnet, und daß der Staat auch in allen übrigen Beziehungen den Erforderniſſen zur zweckmäßigen Unternehmung und Verwaltung der öffentlichen Eiſenbahnen am meiſten entſprechen kann. Die Preußiſchen Eiſenbahnbedingungen beſtätigen dieß. Wozu nun alle die vielen Umſtände, Weitläuftigkeiten und Künſteleien, wenn Staat und Nation die Mittel beſitzen, ganz einfach und geradezu ſich den Vortheil der öffentlichen Eiſenbahnen zu verſchaffen? Dieſe Mittel fehlen dem Preußiſchen Staate nicht. Er kann die Kapitalien zu dem niedrigſten Zinsfuße erhalten, wenn er die Garantie übernimmt, und überdieß den Darleihern eine ſpezielle Hypothek auf die betreffenden Bahnen und Bahneinnahmen gibt. Dieſe Garantie iſt wegen der Sicherheit, die eine nur einigermaßen mit Beſonnenheit ausgewählte und angelegte Eiſenbahnunternehmung gewährt, unbedenklich zu übernehmen, und das Anleihen keine Vermehrung der Staatsſchuld, ſondern im Gegentheil eine Vergrößerung des Staatsvermögens. Dieß gilt ganz vorzüglich für die Preußiſche Monarchie. Die intenſive Stärke und das Gewicht der Intelligenz, welches Preußen immermehr zu vergrößern ſuchen muß, erhalten durch die Staatsunternehmung eines nach Einem Plane durchgeführten Eiſenbahn-Syſtems eine neue reichhaltige Quelle und einen Stützpunkt mehr. Die Mängel der geographiſchen Lage verſchwinden. Danzig nnd Magdeburg, Magdeburg und Köln werden Nachbarſtädte. Die erleichterte Verbindung verſchmilzt die entfernten Provinzen zu einem nationalen Ganzen. Der Vortheil der Nähe wird mit dem der Weite vereinigt. Rußland fängt an, dieß zu begreifen; es wird dadurch unüberwindlich nnd noch furchtbarer im Angriffe. Mit den öffentlichen Eiſenbahnen verhält ſich's wie mit Einführung des Schießpulvers im Kriegsweſen; der eine Staat kann ſie nicht entbehren, wenn ſie der andere ſchon hat. Nur iſt der Unterſchied hier der: die Eiſenbahnen befördern dann ſowohl den Vortheil des einen, wie des andern; ſie ſind ein gemeinſchaftlicher Gewinn, welcher deſto größer wird, je mehr ſie ſich ausbreiten. Dieſelben Gründe und Erfolge, welche für den Verein deutſcher Staaten, zu einer gemeinſchaftlichen Handels-Politik und zu Einem Zoll-Syſtem, ſprechen, empfehlen auch deren Vereinbarung zu einem Eiſenbahn-Syſtem. Große Gefahren drohen dem Geſammt-Intereſſe, wenn bei Beſtimmung der Bahnrichtungen zu engherzige Rückſicht auf einſeitige Lokal- und Partikular-Vortheile

genommen, und bei dem selbstsüchtigen Streben nach diesen der Gesammtvortheil aus den Augen verloren wird."

Zehntes Kapitel.

Die Ausführung.

§. 54.

Staatsbeamte haben gegen meine Ansicht, daß der Staat die Eisenbahnen bauen müsse, mir eingewendet: die Regierungsbehörden hätten ohnehin schon zuviel zu verwalten, und es sei nicht zweckmäßig, die Last der Verwaltung noch zu vermehren, und die große gewerbliche Privatthätigkeit zu beschränken. Meine Ansicht über die Nachtheile einer solchen Beschränkung im Allgemeinen, so wie überhaupt des Zuvielverwaltens, ist bekannt; meine besondere Ansicht hinsichtlich der Eisenbahnen möchte deßhalb gerade um so mehr Beachtung verdienen.

Indessen mißverstehe man mich nicht. Es ist keinesweges meine Absicht, daß der Staat den Betrieb auf den Eisenbahnen übernehme. Dieser Betrieb ist einem großen Fabrik Geschäfte nicht unähnlich, in welchem kaufmännische und technische Kenntnisse, so wie die speziellste Aufsicht erforderlich sind; ein Betrieb dieser Art, um vortheilhaft zu sein, muß durch Privat-Interesse wesentlich unterstützt werden, auch in der Leitung das Maß von Freiheit der Bewegung vorhanden sein, welches einer Verwaltung für Staatsrechnung nie gegeben werden kann.

§. 55.

Selbst Aktien-Gesellschaften besitzen die erforderlichen Eigenschaften zum vortheilhaften Betriebe, ihrer Natur nach, in der Regel nicht in dem Maße, wie der einzelne Unternehmer, oder eine Gesellschaft von Wenigen. Es dürfte daher angemessen sein, daß bei gleich vortheilhaften Anerbietungen den einzelnen Unternehmern vor den Aktien-Gesellschaften der Vorzug gegeben werde.

§. 56.

Hinsichtlich der Bedingungen für die Konzessionirung des Betriebs auf Eisenbahnen können sehr verschiedene Grundsätze in Anwendung kommen.

Folgende Bedingungen werden, wie verschieden auch sonst die Grundsätze sein mögen, immer im Wesentlichen gleich bleiben können.

1. Es muß ein Maximum der Dauer der Konzession stattfinden, damit zum allgemeinen Wohl in der Folge alle Vervollkommnungen des Betriebes dem Publikum zu Gute kommen. Die längste Dauer der Konzession möchte ungefähr 20 Jahre sein.

2. Die Unternehmer müssen die Eisenbahn in vollkommen gutem Stande erhalten.

3. Die Unternehmer, welchen nach Ablauf der Konzession der Betrieb konzedirt wird, müssen von den frühern sämmtliche Betriebs-Utensilien nach einer gewissen Veranschlagung, für welche die besondern Grundsätze festzustellen sind, übernehmen.

4. Bei Verleihung der Konzession muß Konkurrenz eröffnet werden, damit der Staat die vortheilhaftesten Bedingungen erlange.

§. 57.

Die eigentliche Verschiedenartigkeit der Grundsätze bezieht sich auf Folgendes:

A. Will der Staat aus dem Anlage-Kapital der Eisenbahn die größte direkte Revenüe ziehen? oder

B. will er eine begrenzte bestimmte Revenüe direkt aus dem Anlage-Kapital erwerben? oder endlich

C. will er nur allein den niedrigsten Transportpreis bezwecken?

Wird der Grundsatz sub A angenommen, so ist natürlich das Einfachste, daß dem Unternehmer, welcher bei vorausgesetzter hinlänglicher Sicherheit den höchsten Preis bietet, die Konzession ertheilt werde. Doch dürfte eine Staatsregierung schwerlich so weit diesem Grundsatze folgen wollen, daß sie nicht wenigstens für einige Gegenstände, deren wohlfeilster Transport am meisten auf den Natio-

nal-Wohlstand einwirkt, vorgängig ein Maximum des Transport-Preises festsetzte.

Wird der Grundsatz sub B zur Norm genommen, so gebührt dem Unternehmer der Vorzug, welcher, außer der Gewährung der bestimmten Revenüe vom Anlage-Kapitale, die niedrigsten Transport-Preise anbietet. Bei Festsetzung der Lizitations-Bedingungen müssen zugleich die Gegenstände angegeben werden, für welche die Staats-regierung niedrigere Transport-Preise, als für andre Gegenstände, verlangt.

Bei dem Grundsatze sub C kommt allein daß Anerbieten der niedrigsten Transport-Preise, ebenfalls mit einer gewissen Gradation derselben für einige Gegenstände, in Betracht.

Man kann füglich bei den vorstehenden Grundsätzen noch Zwischenabtheilungen sich denken; man braucht keinen unbedingt anzunehmen, sondern kann sie nach Lage der Verhältnisse verschmelzen.

§. 58.

Es muß übrigens jedem denkenden Leser auffallen, daß auch die Anführung der verschiedenen Grundsätze hinsichtlich des Betriebs der Eisenbahnen ein neues Argument für die Ansicht bildet, daß der Bau dieser Bahnen für Staatsrechnung erfolgen müsse. Es ist nämlich offenbar nützlich, wenn der Staat die Freiheit sich bewahrt, nach Maßgabe der Verhältnisse bei den verschiedenen Eisenbahnen auch verschiedene Grundsätze des Betriebs aufstellen zu können.

Vierter Abschnitt.

Anlage der Eisenbahnen durch Privat-Gesellschaften.

Eilftes Kapitel.

Einleitende Erklärungen.

§. 59.

Dieser Abschnitt würde überflüssig sein, wenn die im vorigen angegebenen Gründe bei den Staatsregierungen eine zur That führende Ueberzeugung hervorzubringen vermöchten. Es ist aber möglich, daß, wenn auch die Gründe nicht zu widerlegen sind, dennoch unübersteigliche Hindernisse der Verwirklichung meiner Ansicht entgegenstehen; deßhalb muß ich den Bau durch Privat-Gesellschaften einer gründlichen Erörterung unterwerfen.

Trotz der sorgfältigsten Festsetzung des Verfahrens und der Bedingungen sind doch durch den Bau für Privat-Rechnung die Vortheile der Anlage für Staatsrechnung nicht zu erreichen. Die zu lösende Aufgabe ist daher, von diesen Vortheilen so viel als möglich zu retten.

§. 60.

Wenn die Aktionäre oder Unternehmer einer Eisenbahn gewinnen, so ist dieser Gewinn zwar auch eine Vermehrung des National-Vermögens, doch aber ein sehr untergeordneter Zweck. Der Staat hält keine Armee, damit an deren Bekleidung die Fabrikanten und Schneider verdienen; er läßt Kanäle, Schleusen, Kunststraßen bauen, nicht damit der Privat-Unternehmer daran gewinne, sondern damit allgemeiner Nutzen daraus erwachse. Dieser Nutzen ist außer allem Vergleiche wichtiger als der Privat-Vortheil der Bauunternehmer.

Dieß gilt noch mehr von Eisenbahnen. Die Privat-Unternehmer, welche sie anlegen, sind daher als Mittel zum Zweck, nicht als Zweck, — sie sind als Nothwendigkeit zu betrachten, mit der man sich abfinden muß, weil sonst der Zweck nicht zu erreichen wäre. Die Staatsregierung muß ihnen die Aussicht auf Gewinn, d. h. auf eine stärkere Revenüe, als die landesübliche Zinse bei hypothekarischer Sicherheit oder bei der Anlage des Kapitals in Staatspapieren, gewähren; sonst würden sie kein Kapital zu einer Anlage hergeben, mit welcher auch Verlust verbunden sein kann. Aber die Staatsregierung braucht den Unternehmern keinen größern Gewinn zu gewähren, als zur Erreichung des Zwecks erforderlich ist; sie darf es auch nicht, denn sie hat die Pflicht der Beförderung des größten allgemeinen Nutzens.

§. 61.

Was die Aktionäre an Aussicht auf Erheblichkeit oder Dauer des Gewinns, im Interesse des Staats, opfern sollen, das muß ihnen ersetzt werden durch Verstärkung der Wahrscheinlichkeit des Gewinns, zum mindesten der Erlangung einer nicht niedrigen Zinse, durch Geschäftserleichterungen und durch Gewährung von Vortheilen, die dem Staate nichts oder verhältnißmäßig sehr wenig kosten können.

So weit es thunlich ist, sind die Mängel zu beseitigen oder zu vermindern, welche nach der Natur der Verhältnisse der Prosperität der Aktien-Gesellschaften, insbesondere der Eisenbahngesellschaften, entgegenstehen.

§. 62.

Man übersehe nicht, daß die Aktien in der Regel nicht aus Patriotismus, sondern in der Absicht gezeichnet werden, von Kapitalen eine gute Rente zu erlangen, oder an dem Kurse zu verdienen. Dieses PrivatInteresse muß auf der einen Seite in solche Grenzen gebracht werden, daß es dem Staats-Interesse nicht zu sehr schadet; auf der andern Seite darf es nicht so weit beschränkt werden, daß die Neigung, Aktien zur Erwerbung eines Gewinns zu nehmen, gelähmt würde, und daß der wohlthätige Einfluß des Strebens nach Gewinn auf die vortheilhafteste Geschäftsführung wesentlich geschwächt werden könnte.

§. 63.

Unter den Grundsätzen, die ich über den Bau für Privat-Rechnung aufstelle, kommen auch solche vor, die ebenfalls bei dem Bau für Staatsrechnung gelten und im vorigen Abschnitte deßhalb nicht angeführt wurden, weil in dem gegenwärtigen doch wieder hätte Bezug darauf genommen werden müssen. Nicht im Einzelnen bitte ich die Nützlichkeit und Ausführbarkeit jener Grundsätze in Betracht zu ziehen; ich suche ein ineinander greifendes praktisches System darzustellen, welches auch als solches beurtheilt werden muß.

Zur bessern Uebersicht werde ich die Grundsätze oder Bestimmungen der Reihe nach mit Nummern versehen.

Zwölftes Kapitel.

Die Richtung der Bahnen.

§. 64.

Das Transport-Mittel durch schiffbare Ströme haben die Menschen, als ein gegebenes, vorgefunden; die Eisenbahnen dagegen werden nach menschlichem Willen geschaffen. Die Vorsehung hat mithin der Staatsregierung die Verantwortlichkeit dafür auferlegt, daß dieses mächtige Kultur-Mittel nicht planlos, wie es der Spekulation der Privat-Unternehmer in jedem einzelnen Falle etwa zusagen möchte, sondern besonnen, mit weiser Berücksichtigung der Landes-Interessen und der bestehenden Verhältnisse, angeordnet werde.

1. Die Staatsregierung muß daher einen bestimmten Plan sich bilden, nach welchem die Eisenbahnen nach und nach gebaut werden sollen. Folgende Regeln können dabei maßgebend sein.

2. Die Beförderung des leichtesten Verkehrs im Lande, (oder in mehren Ländern, die zu Einer Handelspolitik vereinigt sind, oder höchst wahrscheinlich bald dazu sich vereinigen,) sei ein Hauptaugenmerk, denn der Austausch der Produkte im Innern des Landes ist der bedeutendere Theil des Gesammtverkehrs. Je mehr und je

besser die entfernteren Theile des Landes in Verbindung gesetzt werden, desto sicherer und reichlicher wird Wohlstand über das ganze Land sich verbreiten.

3. Zwei anscheinend verschiedene Zwecke sind im Auge zu halten: die bestehenden gewerblichen Verhältnisse beträchtlicher Städte dürfen nicht verletzt, sondern sollen befördert werden, und zugleich sollen in den wenigst kultivirten und wenigst gewerbthätigen Landestheilen die Landes-Kultur und Gewerbsamkeit erweckt und gehoben werden.

In der Wirklichkeit stehen diese Zwecke keinesweges sich entgegen, denn wenn beide verfolgt werden, so wird nothwendig die bereits vorhandene Gewerbthätigkeit einen Zuwachs durch den Reichthum der bisher armen Provinzen erhalten, und für die letztern wird ebenfalls die Erhaltung und Vermehrung des Reichthums und der Gewerbthätigkeit beträchtlicher Städte vortheilhaft sein. Die Meinung, daß das, was Ein Land gewinne, von dem andern verloren werden müsse, gehört einer Zeit an, die von National-Oekonomie keinen Begriff hatte. Was aber für zwei verschiedene Länder in dieser Hinsicht außer Zweifel steht, das ist auch richtig für verschiedene Theile ein und des nämlichen Landes.

4. Hinsichtlich des Verkehrs mit dem Auslande und insbesondere dem überseeischen ist vorzüglich darauf Rücksicht zu nehmen, daß bisher bestandene Erschwerungen und Hindernisse durch die den Eisenbahnen zu gebende Richtung beseitigt werden.

5. Da das Anlage-Kapital für Eisenbahnen im Verhältniß zu den Betriebskosten so sehr beträchtlich ist, muß bei Festsetzung der Richtung auf die Möglichkeit und Zweckmäßigkeit Rücksicht genommen werden, ein und dieselbe Bahn als mehrfaches Verbindungsmittel benutzen zu können.

Ich erläutere dieß durch zwei Beispiele. Wenn zur Verbindung von Elberfeld, Düsseldorf und Köln die Bahn von Elberfeld aus für die beiden Zwecke, nach Düsseldorf und nach Köln zu gelangen, zwei Meilen gemeinschaftlich dient und alsdann zu beiden Seiten sich abzweigt, so brauchen nur 9¼ Meilen gebaut zu werden, um die drei Städte mit einander in Verbindung zu setzen, ohne daß in der Richtung zwischen zwei von diesen Städten ein erheblicher Umweg stattfände; dagegen müssen 15½ Meilen Bahn gebaut werden wenn zwischen Elberfeld und Düsseldorf,

zwischen Elberfeld und Köln, und zwischen Köln und Düsseldorf besondere ganz direkte Bahnen angelegt werden. Wenn eine Bahn von Berlin nach Hamburg über die Zollstätte Wittenberge an der Elbe gebaut wird, so kann die Strecke von Berlin bis Wittenberge zugleich als Richtung nach dem Rheine um so füglicher benutzt werden, als von Wittenberge über Hannover nach Minden, wo die Rhein-Weser-Bahn beginnt, das Terrain sehr günstig ist.

§. 65.

Gegen den möglichen Einwand, daß es keines bestimmten allgemeinen Planes für die Eisenbahnlinien bedürfe, und daß die Privat-Industrie schon von selbst nach und nach die für das Land vortheilhaftesten Richtungen bauen werde, führe ich, — da man für solche Ansichten England und Nordamerika als Beispiel oder Muster zu nennen pflegt, — Folgendes an.

In England bestehen, wie im zweiten Abschnitte dargestellt wurde, ganz andere Verhältnisse als in Deutschland, sowohl hinsichtlich der vorhandenen Transport-Mittel als der Entfernungen; dennoch wird über die Richtung jeder einzelnen Bahn, in Beziehung auf öffentliches Wohl, die genaueste Untersuchung angestellt; es werden Zeugen vernommen, Sachverständige gehört, und die Konzession wird nicht eher gegeben, bis das Ministerium und die beiden Parlaments-Häuser nach vollständig erlangter Kenntniß der Sache einwilligen. Man läßt also in England die Privat-Industrie mit den Eisenbahnen keinesweges so frei walten, wie dieß irrig häufig geglaubt wird.

In Nordamerika, dem Musterlande der unbeschränktesten Privat-Industrie ist doch von der Zentral-Regierung schon vorlängst eine Kommission angeordnet, um einen Plan der großartigsten Kommunikations-Mittel für die an Flächenraum uud Hülfsmitteln so reichen Vereinigten Staaten festzusetzen, (wie in dem Werke von Poussin über die Nordamerikanischen Kanäle und Eisenbahnen nachgesehen werden kann;) durch direkten und indirekten Einfluß dieser Kommission, oder der Zentral-Regierung, wird auf die Ausführung des angenommenen Planes mit Erfolg hingewirkt.

§. 66.

6. So wie die Staatsregierung durch Festsetzung eines allgemeinen Planes die Nützlichkeit der Eisenbahnen befördert, so befördert sie die Ausführung des Planes dadurch, daß sie nach und nach die Vorarbeiten (wenigstens auf einen gewissen Grad, z. B. Nivellements und Ueberschläge,) auf ihre Kosten besorgt. So geschieht es in Frankreich, und es wird dadurch keineswegs der Fall ausgeschlossen, daß Privat-Unternehmer noch zweckmäßigere Vorarbeiten liefern könnten; auch ist schon vorgekommen, daß das Französische Gouvernement dem Plane des Privat-Unternehmers den Vorzug vor dem eigenen gegeben hat.

Die Kosten, welche die Staatsregierung auf diese Weise verwendet, können gegen den großen Zweck der nützlichsten Eisenbahnlinien nicht in Betracht kommen. Zudem sind die Kosten gering, weil der Staat häufig durch ohnehin besoldete Beamte die Pläne ausarbeiten lassen kann. Selbst dann, wenn der Staat nicht einmal die Kosten des Zwecks werth achten möchte, kann deren Ersatz von der Gesellschaft, welche den Plan ausführt, erlangt werden.

§. 67.

7. Es dürfen nicht einzelne kurze Strecken, welche einen Theil von einer noch anzulegenden wichtigen Eisenbahnstraße ausmachen, allein konzedirt werden, ohne die Bedingung zu stellen, daß die Gesellschaft, welche die letztere Eisenbahnstraße bauen wird, befugt ist, von der Gesellschaft, die jene kurze Strecke baute, sämmtliche Aktien (entweder zu Pari-Kurs, oder doch zu einem mäßigen Maximum des Kurses,) zu übernehmen, wenn nicht etwa diese Gesellschaft ihre Einverleibung in jene vorzieht.

Auf Hauptstraßen von beträchtlicher Länge gibt es häufig einzelne Strecken, (Verbindungen zwischen gewerbreichen Punkten, oder zwischen großen Städten, oder zwischen einer großen Stadt und einem stark besuchten Vergnügungsorte u. s. w.,) die offenbar einer Eisenbahngesellschaft gewinnbringend sein müssen, während der Gewinn auf den übrigen Strecken kleiner oder unsicherer ist; die Unsicherheit oder Geringfügigkeit des Gewinns auf der einen Strecke wird dann zweckmäßig durch den sichern größern Gewinn auf der andern ausgeglichen. So hat Preußen sehr weise gehandelt, als es die in

Elberfeld und Düsseldorf für einzelne Strecken der Rhein=Weser=Eisenbahn gebildeten Gesellschaften der für die letztere Bahn hintenansetzte. Eben so weise handelt es, wenn es eine Eisenbahn von Berlin nach Frankfurt a. d. O. gar nicht, oder doch nur unter der oben erwähnten besondern Bedingung, konzedirt; dann wird um so viel sicherer und schneller eine Gesellschaft für eine Eisenbahn von Berlin nach Breslau sich bilden.

Als die Erfolge der Eisenbahnen durch Erfahrungen in der Nähe noch nicht allgemein bekannt waren, und es nur auf die erste Erweckung der Privat=Industrie für Eisenbahnunternehmungen ankam, mochte allenfalls die Nichtbefolgung des vorstehenden Grundsatzes gerechtfertigt erscheinen, jetzt aber gewiß nicht mehr.

Diese Bemerkung ist nicht allein auf den hier aufgestellten Grundsatz, sondern auch auf manchen andern anwendbar, der unumstößlich richtig ist und gleichwohl von einer oder der andern Staatsregierung bisher gar nicht beachtet wurde.

Dreizehntes Kapitel.

Die Errichtung einer Eisenbahn=Kommission für die administrative Justiz.

§. 68.

Wenn über Konkurrenz=Fragen oder andre streitige Gegenstände in Eisenbahnangelegenheiten zu entscheiden ist, so wird dieß häufig nach Ermessen und nach genau bestimmten und beschränkenden, vorgängig erlassenen Vorschriften geschehen müssen.

Welcher Minister wird wohl allein die Verantwortlichkeit von Entscheidungen dieser Art in den wichtigsten Eisenbahnfragen auf sich nehmen wollen! In Eisenbahnfragen, wo Privat=Interessen gegen Privat=Interessen, Lokalitäten gegen Lokalitäten, Privat=Vortheil gegen Lokal= und Staats=Interesse häufig einen offenen starken Kampf, oder auch einen unsichtbaren führen! Welcher Minister wird nicht vorziehen, die Verantwortlichkeit der Entscheidung auf ein Kollegium zu übertragen!

Dieß ist auch wirklich in den meisten deutschen Staaten, meines Wissens, geschehen. Der Minister, zu dessen Ressort die Eisenbahn-angelegenheit gehört, hat in der Regel die Entscheiduug streitiger technischer Fragen einem Kollegium von Beamten, die Entscheidung von streitigen Fragen anderer Art der Gesammtheit der Minister übertragen.

Es fragt sich ob dieß zweckmäßig sei. Nach ihrer Stellung sind die ersten Staatsbeamten allerdings am geneigtesten, eine jede Frage von der Seite der höhern Staats-Interessen aufzufassen, und in dieser Beziehung läßt sich gegen die Maßregel nichts einwenden. Aber auch dem tüchtigsten Staatsbeamten soll nicht zugemuthet werden, was über des Menschen Kräfte hinausreicht. Ein jeder Minister, zumal in großen Staaten, hat schon vollauf zu thun, wenn er die vielen zu seinem Ressort gehörigen Angelegenheiten nur einigermaßen mit gehöriger Kenntnißnahme von einer jeden übersehen und leiten, und außerdem den Gesetzesentwürfen und allgemeinen Verwaltungsfragen, die doch nothwendig im Gesammt-Ministerrathe erwogen werden müssen, die erforderliche Aufmerksamkeit widmen will. Wie kann nun einem Minister zugemuthet werden, daß er sich die genaueste Kenntniß von allen den besondern Verhältnissen und Ansprüchen in mancherlei speciellen Eisenbahnfragen verschaffe, von welchen er ressortmäßig sonst gar keine Notiz nimmt. In der Regel muß eine genaue Kenntnißnahme unmöglich sein, und ohne eine solche hat die Entscheidung kein gehöriges Fundament. Der Ressort-Minister erreicht also seinen Zweck bei der Verweisung der speziellen Eisenbahnfragen an das Gesammt-Ministerium nicht; er entledigt sich seiner Verantwortlichkeit nicht, denn Jedermann weiß, daß die übrigen Minister, weil sie die zu entscheidende Frage in der Regel nicht genau übersehen können, meistens nur nach seiner Darstellung, also nach seiner Ansicht, entscheiden werden.

Hierzu kommt noch, daß sehr oft nicht nur die Akten gründlich studirt, sondern auch die Personen im mündlichen Vortrage genügend gehört werden müssen, um mit der erforderlichen Sachkenntniß entscheiden zu können. Ja es mag mitunter zur Erkennung der Wahrheit zweckdienlich sein, vor der Entscheidung die Parteien mündlich debattiren zu lassen, oder auch Zeugen und Sachverständige zu vernehmen, wie dieß in England von den Kommissionen geschieht, die von

den Ministern oder dem Parlamente zur Entscheidung besonderer Fragen ernannt werden.

Endlich ist noch ein großes Uebel damit verbunden, wenn das Gesammt-Ministerium mit der Entscheidung der speziellen Eisenbahnfragen beauftragt wird. Es muß demselben, vorzüglich in großen Staaten, an Zeit mangeln, die Entscheidung schnell zu geben; es müssen daher jene Fragen, zum Nachtheil der dabei betheiligten Interessen, unentschieden eine lange Zeit bleiben, oder, — was ebenfalls gleich nachtheilig, — andere Arbeiten des Gesammt-Ministeriums aufgeschoben oder unterbrochen werden.

Man glaube nicht, daß die den Regierungsbehörden durch die Anlage von Eisenbahnen erwachsenen neuen Arbeiten nur eine bald vorübergehende Last sein würden; sie sind gewiß von langer Dauer, und immer werden neue Fragen zur Entscheidung vorkommen.

§. 69.

Aus diesen Gründen ist es zweckmäßig, eine Kommission von Beamten und Sachverständigen zu ernennen, und dieselbe mit der Berathung oder Entscheidung der Eisenbahnfragen zu beauftragen, welche der Ressort-Minister an dieselbe zu verweisen für gut findet. Unter Sachverständigen sind in diesem Falle Bauverständige, Mechaniker und Kaufleute zu verstehen. Es springt in die Augen, daß eine Kommission, in welcher alle verschiedenen Ansichten und besonderen, zur Beurtheilung der Sache erforderlichen, Kenntnisse repräsentirt sind, am besten eine jede Frage von allen Seiten zu erwägen im Stande ist. Es leuchtet auch ein, daß eine Versammlnng, wo nur allein Beamte, — wären es auch die höchsten und tüchtigsten, — zugegen sind, eben so wenig zur Erwägung a l l e r Verhältnisse geeignet ist, wie eine Versammlung, die nur aus Sachverständigen besteht. In vielen Fällen wird der spekulative Geist des Kaufmanns besser erkennen, worauf es eigentlich ankommt, als die wissenschaftlich gebildeten Mechaniker und Bauverständigen; die Wechselwirkung der Ansichten der Beamten auf die Sachverständigen, und umgekehrt, wird die Meinungen Aller berichtigen und um so viel sicherer und schneller zu praktischen Resultaten führen.

9. In jeder beträchtlichen Hauptstadt fehlt es nicht an geeigneten Personen zur Bildung einer solchen Kommission, deren Mitglieder aus rechtlichen und einsichtsvollen Männern zu wählen und

in solcher Weise zu verpflichten sind, daß das Publikum zur Unparteilichkeit ein gleiches Vertrauen haben könne, wie auf das Gesammtministerium, oder einen Gerichtshof.

10. Im Verfolge der Darstellung der den Eisenbahngesellschaften aufzuerlegenden Bedingungen wird sich die Nothwendigkeit herausstellen, zur Entscheidung über die Anwendung von Strafbestimmungen ein administratives Tribunal einzurichten. Auch als solches bestehe die (in Nr. 8. vorgeschlagene) Eisenbahn-Kommission.

Vierzehntes Kapitel.

Amortisation des Anlage-Kapitals. — Bedingungen, unter welchen der Staat das Eigenthum der Bahn erwerben kann.

§. 70.

Wenn der erste und zweite Abschnitt dieser Abhandlung nicht zur Ueberzeugung geführt haben, daß in den möglich niedrigsten Transport-Preisen der mächtigste Hebel des Wohlstandes und der Macht Deutschlands, vorzüglich Preußens liegt, und daß diese Preise nur dann erlangt werden können, wenn das Anlage-Kapital der Eisenbahnen keine Revenüe abzuwerfen braucht, so habe ich vorgeblich geschrieben.

Dieses Ziel kann, wenn die Privat-Industrie die Eisenbahnen baut, nur dann erreicht werden, wenn das Anlage-Kapital amortisirt, und auch dem Staate das Recht vorbehalten wird, das Eigenthum der Bahn unter gewissen Bedingungen zu erwerben, so wie zu dessen Abtretung an andre Unternehmer die Gesellschaft in gewissen Fällen zu zwingen.

Die Amortisation und die Erhaltung jenes Rechts ist die unerläßlichste aller Bedingungen. Sie ist nach meiner Ueberzeugung leicht zu erlangen; um so mehr muß auffallen, daß sie in den europäischen Staaten bisher unberücksichtigt geblieben ist. Wird doch sogar in Nordamerika fast ohne Ausnahme bei jeder Konzession von Eisenbahnen bestimmt, daß der Staat dieselben unter

Erfüllung gewisser Bedingungen allezeit oder nach Verlauf einer bestimmten Frist von den Aktionären kaufen kann.

Amortisation des Anlage-Kapitals.

§. 71.

11. Die Amortisation wird auf den Betrag der Anlagekosten der Bahn und der dazu gehörigen, für den Betrieb erforderlichen Gebäude beschränkt. Dieser Betrag ist durch genauen Nachweis der Auslagen, (wozu nach §. 11. auch gewisse Reparaturen in den erstern fünf, vielleicht gar zehn Jahren gehören,) festzustellen. (Es dürfte, wenigstens in den nächsten zehn Jahren, schwer sein, den erwähnten Betrag vorgängig in Pausch und Bogen zu bestimmen.)

12. Es werde eine Revenüe festgesetzt, welche die Aktionäre allein vorweg beziehen; erst wenn die Revenüe stärker wird, sollen die Aktionäre einen Theil dieses Ueberschusses zur Amortisation verwenden.

13. Da in den meisten deutschen Staaten der Zinsfuß für hypothekarische und für Staatsschulden zu 4 Prozent steht, so muß den Aktionären, weil sie die Gefahr der Unternehmung allein tragen, eine stärkere Revenüe oder Verzinsung des Kapitals vorweg allein zufallen. Diese Zinse kann daher füglich zu 5 Prozent festgesetzt werden.

14. Was über 5 Prozent Zinse erworben wird, nenne ich Gewinn. Dieser wird, — jedoch nach Abzug der Summen, die daraus vorab zum Reserve-Fond und eventuell zur Entschädigung an die Postverwaltung verwendet werden, — halb den Aktionären ausbezahlt und halb zur Armortisation des Anlagekapitales angewendet.

15. Die Gesammt-Revenüe (Zinse und Gewinn,) wird nicht von dem Kapital, welches die Bahn gekostet hat, (vom Bahngelde), allein berechnet; im bezeichneten Verhältnisse wird ein Theil der Revenüe, diese mag von dem Bahngelde oder vom Betriebe des Transports herrühren, zur Amortisation verwendet.

Wie der Kontrahent von Staatsanleihen die Aussicht haben muß, am Kurse der Staatspapiere gewinnen zu können, so muß der Uebernehmer von Aktien an ihrem Kurse zu gewinnen Hoffnung haben. Wie bei Staatspapieren der zu hoffende Gewinn in politisch unsicherer Zeit in einem höhern Maße gegeben werden muß, als in

ruhiger Friedenszeit, weil im erstern Falle die Möglichkeit des Verlustes näher liegt als im letztern, so muß, aus dem ganz ähnlichen Grunde der auf Eisenbahn-Aktien zu hoffende Gewinn höher bestimmt werden, als der bei Kontrahirung von Staatsanleihen in Friedenszeiten. Es ist aber gar nicht nöthig, daß der Staat den zu hoffenden Gewinn auf Aktien enorm werden lasse; es ist dieß vielmehr eine ganz unnöthige Verschwendung. Diese Gründe bestimmen mich das nämliche Verhältniß, wie beim Zinsfuße, auch auf den Kurs der Aktien anzuwenden und den Grundsatz aufzustellen:

16. Mit den zur Amortisation bestimmten Geldern werden die zu amortisirenden Aktien zum möglich niedrigsten Kurse gekauft; steigen aber die Aktien über 125 Prozent, so werden die zu amortisirenden ausgelooset und zu diesem Kurse bezahlt.

Es ist augenfällig, daß ungeachtet des vorstehenden Grundsatzes die Aktien beträchtlich über 125 Prozent steigen müssen, sobald die Unternehmung den Aktionären nur einen einigermaßen erheblichen Gewinn abwirft. Nur trägt der Staat keinen Nachtheil aus diesem Steigen.

17. Hat eine Eisenbahngesellschaft Schulden kontrahirt, so werden diese ebenfalls mit den zur Amortisation bestimmten Fonds kontraktmäßig abgetragen, jedoch erst gegen das Ende und zur Kompletirung der Amortisation.

Diese Bestimmung ist für die Aktionäre nicht unvortheilhaft und erleichtert gleichwohl die Amortisation, weil darnach manchmal ein Theil des Anlage-Kapitals zum Pari-Kurs amortisirt werden kann.

§. 72.

Wichtig ist die Frage, ob die Zinsen von den amortisirten Aktien auch wieder zur Amortisation verwendet werden, oder halb zu diesem Zwecke dienen und halb den Aktionären zufallen, oder gar nicht berücksichtigt werden sollen und also zur Vermehrung der Gesammt-Revenüe beitragen.

Vorausgesetzt daß die Aktien 5 Prozent Zinsen tragen und zu 125 Prozent eingekauft werden, wird ein Kapital in dem Verhältniß amortisirt, wie nachstehende Tabelle es darstellt.

Verhältniß im Fortschritt der Amortisation nach dem Kapitale.	Amortisation bei Verwendung von:				
	1 Prozent des Kapitales jährlich; in Jahren:	2 Prozent des Kapitales jährlich; in Jahren:	4 Prozent des Kapitales jährlich; in Jahren:	5 Prozent des Kapitales jährlich; in Jahren:	7½ Prozent des Kapitales jährlich; in Jahren:
a) Wenn die sämmtlichen Zinsen der amortisirten Aktien immer wieder mit zur Amortisation verwendet werden:					
der vierte Theil des Kapitales	21	13	7	5½	4½
die Hälfte	32	21	12½	10½	7½
drei Viertel . . .	40	27	17	14½	10½
das ganze Kapital .	46	32	21	18	13
b) Wenn die Zinsen der amortisirten Aktien nur zur Hälfte mit zur Amortisation verwendet werden:					
der vierte Theil des Kapitals	25	14	8	6	4½
die Hälfte	41	25	14	12	8
drei Viertel . . .	54	34	20	16½	11½
das ganze Kapital .	64	41	25	21	15
c) Wenn die Zinsen der amortisirten Aktien nicht zur Amortisation verwendet werden, sondern zur Gesammt-Revenüe fleßen:					
der vierte Theil des Kapitales	32	16	8	6½	4½
die Hälfte	63	32	16	13	8½
drei Viertel . . .	94	47	23½	19	13
das ganze Kapital .	125	63	31½	25	17

Die in vorstehender Tabelle dargestellten Resultate bitte ich scharf in's Auge zu fassen und die Folgen wohl zu erwägen.

Wird der Grundsatz unter a) für die Amortisation angewendet, so geht sie am schnellsten von Statten, aber folgender Nachtheil ist damit verknüpft. Das Bahngeld kann nicht in dem nämlichen Verhältnisse, wie das Anlage-Kapital für die Bahn amortisirt wird, herabgesetzt werden; die heilsamen Folgen der Amortisation treten also erst in der Zukunft und dann auf einmal im vollsten Maße ein, während es doch billig und angemessen erscheint, von diesen Folgen

den Nutzen der Gegenwart, oder vielmehr der nahen Zukunft so viel wie möglich schon zuzuwenden.

Bei der Anwendung des Grundsatzes unter b) tritt der nämliche Nachtheil ein, weil die Zinsen der amortisirten Aktien für bestimmte Zwecke vorweggenommen werden.

Nur in Beziehung auf den Gewinn der Aktionäre äußern die beiden Grundsätze verschiedene Wirkungen. Da mit der fortschreitenden Amortisation die Anzahl der Aktien, auf welche der Gewinn zu repartiren ist, abnimmt, so steigt der auf eine jede fallende Antheil im nämlichen Verhältnisse. Werden die Zinsen und der Gewinn zusammengerechnet, so stellen die Resultate sich heraus, wie folgende Tabelle es nachweiset.

Verschiedenheit der Fälle, und Verhältniß, in welchem das Anlage=Kapital amortisirt ist.	Bei Verwendung zur Amortisation von:				
	1 Prozent des Kapitales jährlich beziehen die Aktionäre	2 Prozent des Kapitals jährlich beziehen die Aktionäre	4 Prozent des Kapitales jährlich beziehen die Aktionäre	5 Prozent des Kapitales jährlich beziehen die Aktionäre	$7\frac{1}{2}$ Prozent des Kapitales jährlich beziehen die Aktionäre
	Prozent.	Prozent.	Prozent.	Prozent.	Prozent.
a) Wenn die sämmtlichen Zinsen der amortisirten Aktien immer wieder zur Amortisation verwendet werden, nachdem vom Kapitale amortisirt sind:					
10 Prozent	6,11	7,22	9,44	10,56	13,33
20 =	6,25	7,50	10,00	11,25	14,37
30 =	6,43	7,86	10,56	12,14	15,71
40 =	6,67	8,33	11,67	13,33	17,50
50 =	7,00	9,00	13,00	15,00	20,00
60 =	7,50	10,00	15,00	17,50	23,75
70 =	9,33	11,67	18,33	21,67	30,00
80 =	10,00	15,00	25,00	30,00	42,50
90 =	15,00	25,00	45,00	55,00	80,00
b) Wenn von den Zinsen die eine Hälfte zur Amortisation verwendet wird, und die andre Hälfte den Aktionären zufällt, nachdem vom Kapitale amortisirt sind:					
10 Prozent	6,39	7,50	9,72	10,83	13,62
20 =	6,87	8,12	10,62	11,87	15,00
30 =	7,50	8,93	11,62	13,21	16,78
40 =	8,33	10,00	13,33	15,00	19,17
50 =	9,50	11,50	15,50	17,50	22,50
60 =	11,25	13,75	18,75	21,25	27,50
70 =	14,16	17,50	24,16	27,50	35,83
80 =	20,00	25,00	36,00	40,00	52,50
90 =	37,50	47,50	67,50	77,50	102,50

Bei Betrachtung der vorstehenden Tabelle wird wohl Niemand befürchten, daß zu der Bedingung, die Hälfte des Gewinns zum Zwecke der Amortisation abzutreten, an Aktionären es fehlen werde. In der That gewinnt das Unterzeichnen von Aktien für eine Eisen=

bahn, die nur einigermaßen die Wahrscheinlichkeit des Rentirens hat, ganz den Charakter der solidesten Lotterie, in der viele Treffer und keine Nieten vorkommen. Es wird nämlich durch anderweitige Bestimmungen die Kapital-Anlage zu einem guten Zinsfuße weit sichrer gestellt, als wenn die Aktionäre den über diesen Zinsfuß hinausgehenden Gewinn allein zu beziehen hätten.

18. Es ist weder nothwendig noch nützlich, den in den beiden vorhergehenden Tabellen unter a oder b angegebenen Modus für die Amortisation festzusetzen. Es ist vielmehr für den Staat weit vortheilhafter, wenn der Grundsatz angenommen wird, daß die Zinsen von den amortisirten Aktien zu den Gesammt-Revenüen fließen.

In der Wirklichkeit wird alsdann die Amortisation, wenn dazu schon von den ersten Jahren an ein Gewinn, selbst nur ein kleiner, zu verwenden ist, nicht so langsam von Statten gehen, als es nach der vorletzten Tabelle den Anschein hat. Jede Amortisation vermehrt nämlich den Gewinn durch die Hinzurechnung der Zinsen von den amortisirten Aktien; auch ohne eine Verbesserung des Geschäfts muß es also von selbst lukrativer werden. Würde es auf dem nämlichen Standpunkte stehen bleiben, so wäre dieß eine Verschlechterung, also ein Beweis von übler Geschäftsführung oder von unerwartet ungünstigen Umständen; beides würde eine Ausnahme von der Regel sein.

Der wesentlichste Vortheil für den Staat bei der Annahme des Grundsatzes, daß die Zinsen der amortisirten Aktien zur Gesammt-Revenüe fließen, besteht darin, daß alsdann die sichere Aussicht auf eine baldige Herabsetzung der Transport-Preise vorhanden ist. Häufig wird die Direktion der Eisenbahngesellschaft aus eignem Antriebe diese Preise herabsetzen, theils um einen angemessenen Gewinn längere Zeit, als einen sehr großen während einer kurzen Dauer zu beziehen; theils weil sie mit Recht von einer wohlberechneten Herabsetzung keine Verminderung der Revenüe zu befürchten hat. Abgesehen hiervon tritt aber für gewisse Gegenstände, nach den im §. 79. vorzuschlagenden Bestimmungen, in jedem Fall eine Erniedrigung des Transport-Preises alsdann ein.

Die Aktionäre stehen sich auch bei Anwendung des zuletzt erörterten Grundsatzes gut. Ihr Gewinn wird zwar, mathematisch dargestellt, sich nicht höher belaufen, als bei Anwendung des Grundsatzes unter a, (siehe die letzte Tabelle;) in der Wirklichkeit jedoch beziehen sie so gut die Hälfte der Zinsen, als wenn der Grundsatz unter

b zur Anwendung käme. Nur die Form ist verschieden. Die Wirkung davon auf die Amortisation wurde oben dargestellt; die Wirkung für die Aktionäre ist ähnlich: ihr beträchtlicher Gewinn wird nicht enorm werden, aber dagegen von längerer Dauer sein.

§. 73.

Da nun das Anlage-Kapital der Bahn nebst ihrem Zubehör, nicht das in den Maschinen und Utensilien steckende Kapital amortisirt wird, gleichwohl aber der Gewinn von dem Gesammt-Kapital zur Veranschlagung kommt, so findet die Amortisation nicht für alle Aktien statt. Beendet ist die Amortisation, wenn der Betrag der amortisirten Aktien nach ihrem Nennwerthe, und eventuell der nach Grundsatz 17 bezahlten Schulden, dem Betrage des Anlage-Kapitals der Bahn gleich kommt. Die Eigner der alsdann noch übrig gebliebenen nicht amortisirten Aktien bilden noch immer die ursprüngliche Gesellschaft, nur mit dem Unterschiede, daß das Immobilar-Kapital amortisirt ist, und keine Rente davon mehr erhoben werden darf.

Die Gesellschaft besitzt alsdann: a) die Maschinen, Wagen und übrigen Utensilien; b) das gesammelte Reserve-Kapital nach §. 116; c) den kostenfreien Gebrauch der Bahn. Da ihre Schulden getilgt, und ihre Aktien auf $\frac{1}{10}$ bis $\frac{1}{6}$ der ursprünglichen Anzahl zusammengeschmolzen sind, so befindet sie sich dann in der denkbar günstigsten Geschäftslage.

§. 74.

Je schneller eine Gesellschaft in der Amortisation fortschreitet, desto mehr trägt sie dazu bei, daß die wohlfeilsten Transport-Preise eintreten; sie macht sich also um den Staat verdient, indem sie ihr eigenes Interesse, nämlich den möglich größten Gewinn innerhalb der ihr gestellten Schranken, mit Erfolg befördert. Es ist im §. 72. nachgewiesen, wie bedeutend der Gewinn der Aktionäre wird, wenn die Amortisation der Anlagekosten der Bahn beendigt ist, insofern alsdann die Konzession für den Betrieb zu unveränderten Bedingungen noch fortdauert.

In der That wird der Gewinn durch den Reserve-Fond noch weiter vermehrt, als im §. 72. gezeigt ist. Nehmen wir z. B. an:

das Betriebs-Kapital für den Transport betrage 300,000 Thlr., das amortisirte Anlage-Kapital der Bahn 2,700,000 Thlr.; es werden, außer den Zinsen zu 5 Prozent von den nicht amortisirten Aktien, 2 Prozent vom Gesammt-Kapitale zu 3 Millionen Thlrn. für die noch vorhandenen Aktionäre verdient, so stellt sich für diese die Revenüe auf 25 Prozent; die Gesellschaft hat aber noch einen Reserve-Fond von 200,000 Thlrn. sich gebildet, welcher 4 Prozent, oder 8,000 Thlr. einträgt; hierdurch steigt die Revenüe um $2\frac{2}{3}$ Prozent, folglich im Ganzen auf $27\frac{2}{3}$ Prozent.

Damit das Streben nach beträchtlichem Gewinn, d. h. nach der vortheilhaftesten Geschäftsführung und zugleich nach der Amortisation des Anlage-Kapitals, bei den Gesellschaften nicht geschwächt werde, muß die Erreichung dieses Ziels nicht mit unmittelbarer Verminderung des Gewinnes verknüpft sein, sondern vielmehr noch belohnt werden.

Diese Rücksichten empfehlen die Aufstellung folgender Grundsätze.

19. Nach der Amortisation des Anlage-Kapitals der Bahn verbleibt den Gesellschaften die Konzession zu unveränderten Bedingungen:

noch	6	Jahr,	wenn	die	Amortisation	innerhalb	15	Jahren erfolgt,
"	5	"	"	"	"	"	20	" "
"	4	"	"	"	"	"	25	" "
"	3	"	"	"	"	"	30	" "
"	2	"	"	"	"	"	40	" "
"	1	"	"	"	"	"	50	" "

20. Erfolgt die Amortisation später, so wird dafür keine Begünstigung eingeräumt.

21. Die Veränderung der Konzessions-Bedingungen besteht in der Anwendung der im §. 84. enthaltenen Grundsätze Nr. 43, 45, 46.

Abtretung der Bahn an andre Unternehmer in Folge richterlichen Straf-Erkenntnisses.

§. 75.

22. Die Gesellschaften können in Folge eines richterlichen Straferkenntnisses in den durch die Grundsätze Nr. 37, 79, 82 (in den §§. 80, 105, 106) vorgesehenen Fällen gezwungen werden, die Bahn an andre Unternehmer abzutreten.

Die Motive der vorstehenden Bestimmung werden in den allegirten §§. angegeben.

Abtretung der Bahn an den Staat durch Zwangsverkauf.

§. 76.

Abgesehen von dem Bisherigen muß dem Staate das Recht vorbehalten bleiben, die Bahn käuflich erwerben zu können.

Da die Aktionäre die Gefahr des Mißlingens der Unternehmung tragen, so ist es billig, daß ihnen auch ein größrer Gewinn im Falle des Gelingens gesichert bleibe. Es würden keine Aktionäre sich finden, wenn der Staat die Bedingung stellen wollte, daß er jederzeit die Bahn für den Betrag der Anlagekosten, oder nur mit Zuschlag eines nicht erheblichen Gewinns, kaufen könnte; man würde dann befürchten, daß der Staat jede gut rentirte Bahn kaufen und nur die den Aktionären lassen werde, welche Schaden oder keinen Gewinn abwirft. Den Aktionären muß die Aussicht gegeben werden, ihre Kapitale entweder auf lange Zeit zu einer mäßig guten Revenüe, oder für kürzere Zeit mit stärkerem Gewinn unterzubringen. Diese Rücksichten empfehlen die folgenden Bestimmungen als zweckmäßig.

23. Sechzig Jahre nach ertheilter Konzession ist der Staat berechtigt, die Bahn zu erwerben, indem er der Gesellschaft das Anlage-Kapital, so weit solches noch nicht amortisirt ist, mit einem Zuschlag von 25 Prozent Nutzen bezahlt.

24. Jederzeit vor Ablauf der Frist von 60 Jahren ist der Staat berechtigt, die Bahn zu erwerben, wenn er der Gesellschaft den noch nicht amortisirten Theil des Anlage-Kapitals zu dem Preise bezahlt, welcher sich durch Berechnung des Pari-Kurses der Aktien auf deren Durchschnitts-Kurs der letzten drei Jahre und durch eine weitere Hinzufügung von 40 Prozent zu diesem Durchschnitts-Kurs herausstellt.

25. Die Staatsregierung hat der Gesellschaft den Entschluß, die Bahn käuflich zu erwerben, in allen Fällen Ein Jahr vorher förmlich anzuzeigen. Die drei Jahre zur Bestimmung des Durchschnitts-Kurses der Aktien (nach Grundsatz 24) sind die, welche dem Tage vorhergehen, an welchem der Gesellschaft dieser Entschluß insinuirt wurde.

Fünfzehntes Kapitel.

Maximum des Gewinns. Festsetzung der Transport-Preise. Regelmäßigkeit der Beförderung.

§. 77.

Ueber die Bestimmung eines Maximums für den Gewinn der Gesellschaft ist meine Ansicht sehr abweichend von der, welche in den meisten europäischen Staaten bei den erlassenen gesetzlichen Bestimmungen zur Norm gedient hat. Sachsen hat den Gewinn gar nicht beschränkt, da ein so hohes Maximum der Transport-Preise festgesetzt ist, daß es der Unbeschränktheit des Gewinns gleich kommt. Baiern hat sich vorbehalten, den Tarif der Transport-Preise von 3 zu 3 Jahren zu reguliren. Preußen unterscheidet Bahngeld und die eigentlichen Beförderungspreise, behält die Festsetzung des erstern der Staatsregierung vor und bestimmt, daß eine Herabsetzung des Bahngeldes stattfinde, wenn dasselbe über 10 Prozent Zinsen und Gewinn zusammengerechnet einbringt, so wie, daß mit dem Beförderungspreise es eben so gehalten werde. In England wird bei Ertheilung der Konzession der Tarif der Transport-Preise mit der Bestimmung festgesetzt, daß eine Erniedrigung desselben eintreten soll, wenn die Gesellschaft 10 Prozent oder mehr im Ganzen verdient.

Ich erachte alle die Bestimmungen für ungeeignet, die niedrigsten Transport-Preise zu bewirken.

Mit der Beschränkung des Gewinns auf ein gewisses Maß wird, sobald man dem letztern sich nähert, das Streben gelähmt, durch Verbesserung und Vervollkommnung der Transport-Mittel und der Geschäftsführung einen höhern Gewinn zu erzielen. Es wird eine luxuriöse Verwaltung und die Verschwendung in Anlagen und Bauten direkt befördert. Die Richtigkeit dieser Bemerkung ist auf der Liverpool-Manchester Bahn durch Prachtbauten bestätigt. Diese hätten schwerlich stattgefunden, wenn durch Beschränkung auf das Nothwendige und Nützliche der Gewinn der Aktionäre vermehrt wäre: dann würde nicht befürchtet worden sein, daß bald der Gewinn das gesetzliche Maß übersteigen, und hierdurch eine Herabsetzung der Transport-Preise eintreten würde. Selbst ohne Exemplifikation stimmen diese Ansichten so sehr mit der Denkweise des Menschen überein, daß an ihrer Richtigkeit nicht zu zweifeln ist. Eine Gesellschaft fürchtet die gesetzliche

Herabsetzung ihrer Transport-Preise auch aus dem Grunde, weil ihr dann das Mittel benommen ist, die herabgesetzten Preise erhöhen zu können, falls sie dabei kein Auskommen findet.

Behält eine Staatsregierung sich vor, die Transport-Preise festzusetzen, ohne daß ein Maß des Gewinns als Basis bestimmt wird, dann sind die Gesellschaften dem guten Willen oder der Willkühr, der richtigen oder unrichtigen Ansicht der Staatsregierung ganz anheim gegeben. Dieß scheut jeder Kaufmann und Kapitalist, auch bei'm größten Vertrauen in die Einsicht und die Rechtlichkeit einer Regierung, schon der Zukunft wegen, für welche es keine Garantie der Unveränderlichkeit der gleichen Gesinnung einer Regierung gibt. Diese Ungewißheit des rechtlichen Zustandes muß der Staat theuer erkaufen; er kann nämlich alsdann die wesentlich vortheilhaftesten Bedingungen von den Aktionären nicht erlangen. Es verhält sich hiermit ganz ähnlich wie mit dem Zinsfuße; bei übrigens gleichen Verhältnissen wird derselbe allemal da am niedrigsten sein, wo der Rechtszustand am meisten gesichert ist, wo der Gläubiger die schnellsten und sichersten gesetzlichen Mittel zur Erlangung einer verfallnen Schuld benutzen kann.

Sodann gebietet das wohlverstandene Interesse einer Eisenbahngesellschaft, die Transport-Preise bis zu einem gewissen Punkte mäßig zu bestimmen; und zwar dergestalt, daß manchmal gerade durch Herabsetzung dieses Preises eine Vermehrung des Gewinns herbeigeführt wird. Muß aber eine Gesellschaft befürchten, daß sie schnell die Belohnung ihres klugen Verfahrens, nämlich den höhern Gewinn, wieder verliere, so fehlt die Ermunterung zu diesem Verfahren.

Bei Annahme des Prinzips der Amortisation fällt vollends jeder Grund zur Beschränkung des Gewinns fort; je mehr die Gesellschaften verdienen, desto schneller kommt der Staat in den Genuß der möglich niedrigsten Transport-Preise.

26. Man lasse daher die Gesellschaften so viel verdienen, wie sie es nur immer vermögen, und beschränke sie dabei nicht weiter, als nöthig ist.

§. 78.

Es muß bei den Transport-Preisen der Möglichkeit einer launenhaften oder böswilligen Willkühr der Gesellschaft vorgebeugt

werden. Es könnte sonst die gesellschaftliche Verwaltung aus lokalem oder persönlichem Interesse den Transport-Preis irgend eines besondern Gegenstandes unverhältnißmäßig hoch bestimmen. Daher die folgenden Grundsätze.

27. Die Gesellschaft setzt, vorbehaltlich der im §. 79. enthaltenen Bestimmungen, die Transport-Preise für Personen und Güter fest, und zwar für jene nach der Schnelligkeit des Transports, der Bequemlichkeit und Eleganz der Wagen. Die Transport-Preise der Güter werden nach wenigstens vier, höchstens sieben Klassen bestimmt. Der Transport-Preis der verschiedenen Klassen wird nach der Gefährlichkeit des Transports, dem Volumen der Güter, auch unter Berücksichtigung des größten Nutzens für die Landes-Kultur und die innere Gewerbsamkeit graduirt.

28. Die Festsetzung erfolgt von drei zu drei Jahren. Drei Monate vor der Festsetzung macht die Gesellschaft die Klassen und die Preise, so wie sie solche zu bestimmen beabsichtigt, bekannt. Reklamationen darüber, daß ein Gegenstand nicht in die seiner Natur nach gehörige Klasse gesetzt sei, sind während vier Wochen zulässig und werden bei der Gesellschaft und der kompetenten Regierungsbehörde angebracht. Die Regierungsbehörde entscheidet darüber, nachdem sie die Bemerkungen der Gesellschaft, nach Gutbefinden auch die Meinung von Sachverständigen, gehört hat. Den Reklamanten wie der Gesellschaft steht innerhalb acht Tagen nach empfangener Bescheidung der Rekurs an die Eisenbahn-Kommission frei.

29. Innerhalb der drei Jahre, für welche die Transport-Preise festgesetzt sind, darf die Gesellschaft für alle Klassen von Gütern jederzeit eine gleichmäßige Verminderung jener Preise eintreten lassen, jedoch vor Ablauf der bezeichneten Frist dieselben nicht wieder erhöhen. Eine Verminderung des Transport-Preises einzelner Klassen findet innerhalb dieser Zeitfrist nur dann statt, wenn die für die Festsetzung der Transport-Preise für alle Kassen vorgeschriebenen Formalitäten erfüllt werden.

§. 79.

Es ist jedoch zweckmäßig, die Befugniß der Gesellschaft zur selbstständigen Festsetzung der Transport-Preise für gewisse Gegenstände zu beschränken, bei welchen der niedrigste Transport-Preis

den größten Einfluß auf Landes-Kultur und Gewerbsamkeit hat. Diese Gegenstände sind theils überall die nämlichen, theils nach den Gegenden oder Lokalitäten verschieden.

Die Gegenstände der ersten Art dürften sein: Getreide, Düngungsmittel, Brenn- und Bau-Material, Menschen aus der untern Volksklasse.

Von Gegenständen der andern Art führe ich beispielsweise nur Eisen, Zink, Oel-Saamen, Schafwolle an.

Hiernach sind folgende Grundsätze festzustellen:

30. Die Staatsregierung bestimmt von drei zu drei Jahren den Transportpreis für:

a) Personen, die sich der geringsten Wagen mit mäßiger Geschwindigkeit bedienen;

b) Getreide, Düngungsmittel, Brenn- und Bau-Material;

c) besondere Gegenstände, die nach der Gegend oder Lokalität, zur Beförderung der Landes-Kultur oder der Hauptgewerbe vorzugsweise des niedrigsten Transport-Preises bedürfen, und die bei jeder Konzession namentlich angeführt werden sollen.

31. Bei der Festsetzung der Transport-Preise wird nach folgenden Regeln verfahren:

1. Für den Personen-Transport (30 unter a) werden die Zinsen von dem nicht amortisirten Betrage des Anlage-Kapitals der Bahn, die Unterhaltungskosten derselben, die eigentlichen Transport-Kosten und ein Gewinn auf die letztern von 20 bis höchstens 30 Prozent und nichts Weiteres in Anschlag gebracht.

2. Für die in Grundsatz 30 unter b und c bezeichneten Gegenstände werden nur die Zinsen des nicht amortisirten Betrages des Anlage-Kapitals der Bahn, und die wirklichen Beförderungskosten und nichts Weiteres veranschlagt.

3. Es kann jedoch für einen Theil der vorbezeichneten Gegenstände, welcher muthmaßlich nicht über ein Fünftel der Gesammtmasse der zu transportirenden Güter beträgt, der Transport-Preis so niedrig bestimmt werden, daß die Gesellschaft am eigentlichen Transport-Preise noch 10 bis 20 Prozent verliert. Der übrige Theil jener Gegenstände wird dann verhältnißmäßig um ein wenig höher, als unter 2 angegeben wurde, tarifirt.

32. Ueber Reklamationen der Gesellschaft gegen die Festsetzung der Transport-Preise entscheidet die Eisenbahn-Kommission.

33. Die in den §§. 78, 79 enthaltenen Grundsätze kommen nicht in Anwendung, wenn nach §. 84. durch Konkurrenz noch vortheilhaftere Bedingungen für den Staat erlangt werden können.

§. 80.

Zur Sicherstellung der Regelmäßigkeit und zur Verhütung von Parteilichkeit oder Bevorzugung in den Transporten sind folgende Grundsätze festzustellen.

34. Wenn Güter oder Personen ausnahmsweise nicht mit dem erst abgehenden Transport befördert werden können, so erfolgt die Beförderung der Reihe nach, in welcher die Personen oder die Güter angemeldet wurden.

35. Doch sollen alle Personen, welche mit den Posten angekommen sind, oder welche im Auftrag von Staatsbehörden reisen, und alle Güter, die von der Postverwaltung oder von Staatsbehörden zur Beförderung eingingen, in der Beförderung den Vorzug haben.

36. Wenn eine Gesellschaft unterläßt, die ihr in diesem §. auferlegten Verpflichtungen zu erfüllen, so mag die Eisenbahn-Kommission, auf Betreiben der Staatsregierung oder der Parteien, Disciplinar-Strafen erkennen.

37. Sollte eine Gesellschaft, ungeachtet mehrmaliger in angemessenen Zwischenräumen wiederholter Erinnerungen Seitens der Staatsregierung, die Beschaffung der erforderlichen Transport-Mittel für den regelmäßig zugenommenen Verkehr nicht besorgen, so können die Gerichte das Erlöschen der Konzession und den Zwangsverkauf des Immobilars und Mobilars der Gesellschaft aussprechen.

Wahrscheinlich ist die letztere Bestimmung überflüssig, weil das eigene Interesse den Gesellschaften den vorgesehenen Fall verbietet; doch mag immerhin die Staatsregierung durch eine gesetzliche Anordnung sich das Mittel vorbehalten, einer durchaus schlecht verwalteten Gesellschaft den Transport-Betrieb auf Eisenbahnen entziehen zu können.

Sechzehntes Kapitel.

Von der Konkurrenz.

§. 81.

38. Die Staatsregierung ertheile eine Konzession, oder auch die Zusage einer Konzession, nicht eher, als bis die Bedingungen der Konzession, insbesondere auch die Richtungslinie, festgestellt sind; bis dahin erhalte sie die Konkurrenz frei, damit die für das öffentliche Wohl vortheilhaftesten Bedingungen erreicht werden.

Die Nichtbeachtung dieses Grundsatzes muß häufig die nachtheiligsten Folgen haben. Weßhalb überhaupt bei Eisenbahnen diesen Grundsatz, der doch sonst, wo der Staat öffentliche Anlagen durch Privat-Unternehmer ausführen läßt, überall befolgt wird, nicht anwenden? Eine genügende Antwort auf diese Frage habe ich noch nie gehört. Wenn ein Kriegs-Minister eine Kaserne durch Privat-Unternehmer bauen läßt, so beginnt er nicht damit, einem Unternehmer den Bescheid zu geben: der Unternehmer N. N. soll die Kaserne bauen und zu dem Ende einen besonderen Plan vorlegen, um nachher über diesen und über alle Bedingungen sich zu verständigen. Der Kriegs-Minister wird vielmehr entweder Plan und Bedingungen vorlegen und dann dem Unternehmer, der den wohlfeilsten Preis fordert, den Zuschlag ertheilen; oder er wird im Allgemeinen die Größe und die besondern Zwecke der Kaserne angeben und demjenigen Unternehmer, welcher den besten Plan liefert und die vortheilhaftesten Bedingungen stellt, den Vorzug geben. Nun ist eine Eisenbahn doch unbezweifelt von unendlich größrer Einwirkung auf öffentliches Wohl als eine Kaserne; ist der Plan derselben mangelhaft, oder kostet sie etwas mehr, als nöthig gewesen wäre, so besteht der ganze Schaden für den Staat darin, daß einige Mann weniger kasernirt werden können, und daß der Staat einige tausend Thaler mehr ausgibt, als wenn ein besserer Plan ausgeführt, und die Ausführung zu einem niedrigern Preise bedungen worden wäre. Bei einer Eisenbahn dagegen wirken der mangelhafte Plan und die unvortheilhaften Bedingungen auf Vertheuerung der Transport-Preise für ewige oder doch sehr lange Zeit. Welches große Opfer der Staat auf diese Weise bringt, und welche Last er dadurch sich auferlegt, dieß bedarf hier keiner weitern Erörterung.

Wird gar einer einzelnen Person, oder mehren zu einem Komité zusammengetretenen Persønen, um demnächst die Gesellschaft zur Ausführung zu bilden, ohne Vorlage eines Plans, ohne Feststellung der sämmtlichen Bedingungen, eine Konzession ertheilt oder zugesagt, wie dieß in mehren Staaten geschehen ist, — dann wird vollends die Sache von hinten angefangen und der größten und wichtigsten Landesangelegenheit der Charakter persönlicher Gunstbezeigungen wenigstens scheinbar aufgedrückt. Die Nachtheile sind dann noch größer für das allgemeine Wohl, denn sehr selten kommt der Fall vor, daß dergleichen Konzessionen mit irgend einem andern Zwecke als dem des höchst möglichen Privat-Vortheils benutzt werden.

§. 82.

Den im vorigen §. aufgestellten Grundsatz will ich nicht bis zu der Ausdehnung verstanden wissen, daß unbedingt die Unternehmer den Vorzug erhalten sollen, welche die vortheilhaftesten Bedingungen anbieten. Es erscheint vielmehr nothwendig, noch den Grundsatz hinzuzufügen:

39. Bei Ertheilung der Konzession muß auf die Solidität der Aktionäre, die Moralität und Fähigkeit der an der Spitze der Gesellschaft stehenden Personen und auf die besten innern Verwaltungseinrichtungen der Gesellschaft Rücksicht genommen werden.

Man wende das oben angeführte Beispiel eines Kasernen-Baues nicht gegen diesen Grundsatz an. Auch der Kriegs-Minister wird, — um bei dem nämlichen Beispiele stehen zu bleiben, — dem Unternehmer, welcher seine Unfähigkeit, seinen Leichtsinn, seinen Mangel an den gehörigen Mitteln zur Ausführung schon bei andern Gelegenheiten deutlich gezeigt hat, den Bau der Kaserne selbst dann nicht übertragen, wenn auch der dafür geforderte Preis weit unter der Forderung des soliden, einsichtsvollen und rechtlichen Konkurrenten stände, es sei denn, daß jener Unternehmer eine ungewöhnlich starke, etwa dem Betrage der Baukosten gleiche Kaution leistete.

§. 83.

Um aus der Konkurrenz mehrer Gesellschaften für die Konzessionirung einer Bahn den größten Nutzen für die Erlangung niedriger Transport-Preise zu ziehen, ist nöthig zu bestimmen,

auf welche Punkte alsdann die vortheilhaftern Anerbietungen gerichtet sein müssen, und welche Pflichten die siegende Gesellschaft gegen die unterliegende zu erfüllen hat. Daher folgende Grundsätze:

40. Der vortheilhaftere Antrag kann hinsichtlich der Amortisation des Anlage-Kapitals gestellt werden. Er ist gerichtet auf eine niedrigere Zinse als 5 Prozent, oder auch auf einen niedrigern Kurs als 125 Prozent, als Maximum des Kurses der Aktien für die Amortisation, oder auch auf beides zugleich. (Siehe Grunds. 13, 14, 16 im §. 71.)

41. Auch mag eine konkurrirende Gesellschaft in Beziehung auf die Transport-Preise noch nützlichere Bedingungen, als die in den §§. 78, 79 enthaltenen, anbieten; oder sie mag zur Verbesserung der Bahnrichtung größere Kosten ohne Vertheurung der Transport-Preise anlegen wollen.

42. Die Gesellschaft, welche konzessionirt wird, hat die Kosten der zur Benutzung kommenden Vorbereitungsarbeiten konkurrirender Gesellschaften den letztern zu ersetzen.

Ich fürchte keinesweges, daß durch vorstehende Bestimmungen, nach welchen möglicherweise eine Gesellschaft einige Kosten, ohne Erreichung des Zweckes der Konzession, haben könnte, die Neigung zu Eisenbahnunternehmungen zum Nachtheil des Staats vermindert werden möge. Das Verhältniß zwischen den möglichen vergeblichen Kosten und der Aussicht auf Gewinn ist bei gar vielen andern Unternehmungen ungünstiger, und gleichwohl unterbleiben die Bemühungen zu deren Ausführung nicht.

§. 84.

Wenn die ursprünglichen Eisenbahngesellschaften sich in den durch Grunds. 19, 20 im §. 74. vorgesehenen Fällen befinden; wenn die Bahn nach §. 75. in andere Hände übergehen soll; wenn der Staat nach §. 76. das Eigenthum der Bahn erworben hat; — dann muß zur Erlangung der niedrigsten Transport-Preise Konkurrenz eintreten. Hierbei sind folgende Grundsätze in Anwendung zu bringen.

43. In den durch §. 74. Grunds. 19, 20 vorgesehenen Fällen kommen die im §. 56. enthaltenen Bestimmungen zur Anwendung;

dieß geschieht auch dann, wenn der Staat Eigenthümer der Bahn geworden ist und von dem Anlage-Kapital keine Revenüe verlangt.

44. Ist noch das Anlage-Kapital der Bahn ganz oder theilweise nicht amortisirt, so kommen die im §. 86 enthaltenen Grundsätze 40, 41 in Anwendung.

45. Im Uebrigen richtet sich in der Konkurrenz der Antrag auf das Anerbieten des niedrigsten Preises für alle Gattungen von Transporten, unter Berücksichtigung der in den §§. 78, 79 enthaltenen Grundsätze.

46. Es soll jedoch, den im §. 75 vorgesehenen Fall ausgenommen, bei'm Anerbieten gleicher Vortheile die Gesellschaft, welche den Betrieb auf der Bahn bei Eröffnung der Konkurrenz hatte, den Vorzug erhalten.

Es leuchtet ein, daß nach den vorstehenden Grundsätzen die Gesellschaft, welche ursprünglich die Bahn anlegte, fortwährend in ihrem Besitz bleiben wird, wenn sie die Verwaltung und den Betrieb gut besorgt. Denn wie mag dann mit ihr ein Unternehmer erfolgreich in die Schranken treten, mit ihr, die alle Einrichtungen besitzt, und nach §. 73. dabei mit außerordentlichen Vortheilen der Geschäftslage ausgerüstet ist. Kann sie aber dennoch die Konkurrenz nicht halten, dann hat das Publikum die gegründetsten Ansprüche darauf, daß sie einem bessern Unternehmer weiche.

§. 85.

47. Nach den im 13. Kapitel angegebenen Gründen bedarf die Aufstellung des Grundsatzes, daß alle Konkurrenz-Fragen von der Eisenbahn-Kommission entschieden werden sollen, keiner weitern Rechtfertigung.

Siebzehntes Kapitel.

Ausschließung gleichlaufender Bahnen.

§. 86.

Eins der wesentlichsten Privilegien, welches den Eisenbahngesellschaften ertheilt wird, ist, daß innerhalb einer gewissen Frist

keine andere Bahn zur direkten Verbindung der End- oder Zwischenpunkte gebaut werden darf. Dieses Privilegium greift in das Privat-Recht tief ein. Es ist nämlich, wo Gesetze das Gegentheil nicht ausdrücklich bestimmen, gestattet, auf eignem Grund und Boden Straßen, ohne Zweifel also auch Eisenbahnen, anzulegen und zu benutzen. Da nun in einzelnen, wenn auch seltenen Fällen denkbar ist, daß Jemand den erforderlichen Grund und Boden besitze, oder ohne Expropriation erwerben könne, so tritt dann durch jenes Privilegium eine Beschränkung der freien Benutzung des Eigenthums ein.

Gleichwohl ist die Ertheilung eines solchen Privilegiums unerläßlich, da ohne dasselbe unmöglich sein dürfte, Gesellschaften zur Anlage von Eisenbahnen zu finden. Das Interesse des Staats ist aber, daß die Dauer des Privilegiums so kurz wie möglich sei, denn die Möglichkeit der Konkurrenz ist eins der wesentlichsten Korrektiv-Mittel unverhältnißmäßig hoher Transport-Preise; diese mögen herrühren von schlechter Geschäftsführung, oder ursprünglich mangelhafter Bahnanlage, oder von übertriebenen Gewinnansprüchen. In Rußland hat man den Eisenbahnunternehmern große Begünstigungen eingeräumt, aber man hat das Korrektiv-Mittel, die Dauer des bezeichneten Privilegiums nur auf zehn Jahre zu beschränken, weise dem Staate erhalten.

48. Indessen ist es doch nützlicher für den Staat, wenn er die übrigen Bedingungen von vorn herein vortheilhafter für das allgemeine Interesse bestimmt, und dagegen die Dauer des erwähnten Privilegiums länger, als in Rußland geschehen ist, festsetzt. Fünf und zwanzig Jahre dürften eine in jeder Beziehung angemessene Frist sein.

Eine längere Dauer des Privilegiums möchte ich nicht rathen. Jene Frist ist gerade hinreichend, die Gesellschaften anzuspornen, vor ihrem Ablauf von dem Anlage-Kapital so viel zu amortisiren, daß ein Konkurrent nicht mit Erfolg in die Schranken treten kann. Die Gesellschaften, welche es dahin nicht bringen, haben entweder die Bahn mangelhaft angelegt, oder das Geschäft schlecht geführt, oder dieses rentirt nicht, weil nicht Verkehr genug vorhanden ist. In den beiden erstern Fällen ist kein Grund vorhanden, daß das Publikum länger als 25 Jahre die Fehler der Verwaltung einer Gesellschaft

bezahle; im letztern Falle tritt die Konkurrenz aus Mangel an Veranlassung nicht ein.

Achtzehntes Kapitel.

Konkurrirender Betrieb im Transport auf Einer Bahn.

§. 87.

Es ist in einzelnen deutschen Staaten bestimmt worden, daß auch andere Unternehmer als die Gesellschaft, welche die Bahn baute, gegen Entrichtung eines Bahngeldes, mit oder ohne Konzession, auch gegen den Willen jener Gesellschaft, und in Konkurrenz mit derselben, die Bahn zum Transport-Betrieb durch Pferdekraft und sogar mit Lokomotiven benutzen können.

Zweierlei Zwecke hat man bei dieser Bestimmung im Auge gehabt. Erstlich sollte durch Beförderung der Konkurrenz auf die Erlangung niedriger Transport-Preise hingewirkt werden; zweitens sollte verhindert werden, daß eine Gesellschaft den Betrieb einer andern, deren Bahn in die der erstern einmündet, hemmen oder wesentlich beeinträchtigen könne.

Der zuletzt erwähnte Zweck muß erreicht werden; im §. 88. schlage ich die deßfalls erforderlichen Bestimmungen vor.

Es ist möglich, daß in einzelnen Fällen zweckmäßig sei, einer Gesellschaft die Verpflichtung aufzulegen, die Konkurrenz im Betriebe des Transports gestatten zu müssen. Die Ausnahme zur allgemeinen Regel zu erheben, erachte ich dagegen für unzweckmäßig und zugleich als nachtheilig für den Staat. Ich führe einige Gründe für diese Meinung an.

1. Obgleich die Anwendung einer solchen allgemeinen Regel für jede Gesellschaft, die ihre Geschäfte verständig betreibt, wenig zu fürchten ist, so wird diese Furcht bei den Aktionären gleichwohl allgemein bestehen. Man erblickt eine Gefahr der Schmälerung, ja sogar des Wegfalls des Gewinns; diese Gefahr schlägt jeder Aktionär mehr oder weniger hoch an und ist deßhalb nicht geneigt, dem Staate diejenigen Vortheile einzuräumen, durch welche allein die

Erlangung der niedrigsten Transport-Preise völlig gesichert werden kann.

2. Die größte Sicherheit gegen Unglücksfälle auf Eisenbahnen ist nur dann zu erlangen, wenn Eine Gesellschaft für den Transport-Betrieb berechtigt ist, so daß andere Unternehmer denselben nur mit ihrer Bewilligung und nach ihren Vorschriften besorgen dürfen.

Die Kosten der Unterhaltung der Bahn hängen zum Theil von der Konstruktion der Lokomotiven und Wagen ab, welche zum Transport benutzt werden. Wie mag nun der Staat die genaue Aufsicht auf die Konstruktion und den Zustand der Lokomotiven und Wagen so gut führen können, wie die Gesellschaft, welche dabei das stärkste Interesse hat und folglich keinen Konkurrenten zulassen wird, von welchem sie nicht die Ueberzeugung hegt, daß er jene Konstruktion völlig zufriedenstellend besorgen werde.

4. Im §. 80. sind Bestimmungen enthalten, durch welche die Beförderung der dazu angemeldeten Gegenstände genügend gesichert wird; überlasse man es nun dem eigenen Ermessen der Gesellschaften, ob sie selbst alles befördern, oder auch andere Unternehmer dafür zulassen wollen.

5. Es ist sehr bedenklich, etwas anzuordnen, was in Ländern, die bereits Erfahrungen machten, noch nicht für zweckmäßig, oder was gar für unzweckmäßig erkannt wurde. In England ist auf allen Eisenbahnen, mit Ausnahme der von Surry nach Croydell, die von eigenthümlicher Bauart (tram-road) ist, der Transport-Betrieb den Gesellschaften überlassen, welche die Bahnen bauten; wenn andere Gesellschaften zugleich den Transport besorgen, so geschieht es mit Bewilligung von jenen. Auch in Amerika ist dieß allgemein der Fall. Jedoch hat der Staat Pennsylvanien eine Ausnahme gemacht. Dieser Staat baute Eisenbahnen für Staatsrechnung und gestattete für den Betrieb die Konkurrenz, indem die genauesten und speziellsten Vorschriften erlassen wurden. Man hat aber nicht die erwarteten Vortheile, vielmehr erhebliche Nachtheile von dieser Maßregel geerntet, und überlegt jetzt schon ernsthaft, den Transport-Betrieb wieder zu monopolisiren. Poussin, der dieß alles erzählt, setzt hinzu: „Nach meiner Meinung kann allein durch diese Maßregel ein ordentlicher Transport-Betrieb gesichert, und zugleich das Eintreten von mancherlei Unglücksfällen

verhütet werden, welche bei dem Mangel der Einheit der Verwaltung auf Eisenbahnen unvermeidlich sind.

§. 88.

49. Wenn die Bahn einer Gesellschaft in die einer andern einmündet, so soll die letztere gehalten sein, sich mit der erstern wegen der unverzüglichen Weiterbeförderung der Güter und Personen zu verständigen. Die Gesellschaft, deren Bahn einmündet, kann, wenn die vorbezeichnete Verständigung nicht für den Punkt der Einmündung zu Stande kommt, das Recht in Anspruch nehmen, die Bahn der andern Gesellschaft bis zum nächsten Haupt-Niederlagepunkte mit eigenen Transport-Mitteln zu befahren. Diese andere Gesellschaft hat das Aufsichtsrecht über die Zweckmäßigkeit und gute Beschaffenheit jener Transport-Mittel und braucht die Benutzung von solchen, welche diese Eigenschaften entbehren, nicht zu gestatten.

50. Die Gesellschaft, deren Bahn einmündet, entrichtet an die andere in dem zuletzt vorgesehenen Falle ein Bahngeld. Dieses wird so normirt, daß es außer den Unterhaltskosten höchstens 10 Prozent Revenüen voraussichtlich von dem noch nicht amortisirten Theile des Anlage-Kapitals der Bahn einbringt.

51. Etwaige Streitigkeiten über die Anwendung der vorstehenden Grundsätze sollen von der einschlägigen vorgesetzten Provinzial-Verwaltungsbehörde entschieden werden, mit der Befugniß des Rekurses an die Eisenbahn-Kommission, welche in letzter Instanz urtheilt.

Es erscheint durchaus unmöglich, genauere Bestimmungen als die vorstehenden, über den Fall des Anschlusses von zwei Bahnen zu erlassen. Das eigene Interesse wird in der Regel eine Verständigung der beiden Gesellschaften leicht bewirken. Jene Bestimmungen dienen also nur dazu, daß mangelhafte Einsicht oder böser Wille den Verkehr nicht hemmen könne. Wie mögen für diesen Fall alle möglicherweise vorkommenden Schwierigkeiten im Voraus durch allgemeine Vorschriften beseitigt werden! Viel zweckmäßiger ist, dem Arbitrium eines sachkundigen und unpartheiischen Kollegiums zu überlassen, die geeigneten Auswege unter Befolgung von einigen allgemeinen Normen zu bestimmen.

Neunzehntes Kapitel.

Die Expropriation.

§. 89.

In allen Staaten ist man darüber einig, daß, wie bei'm Bau der Kunststraßen durch den Staat, auch den Eisenbahngesellschaften das Expropriations-Gesetz zu Gute kommen muß; Verschiedenheit der Ansicht findet nur hinsichtlich des Umfangs seiner Anwendung statt.

52. Allgemein wird angenommen, daß das Recht der Expropriation über die erforderliche Bodenfläche für die Bahn und die nothwendigsten dazu gehörigen Gebäude und Räume sich erstrecken, auch daß während des Baues die Benutzung der angrenzenden Bodenflächen zur Niederlage von Bau-Materialien u. s. w. eingeräumt werden muß.

Dagegen wird dieß Recht nicht überall ausgedehnt auf die Erwerbung des geeigneten Bodens für Steinbrüche und für die Anlage von Ziegeleien, so wie des erforderlichen Raumes für solche Gebäude, die nicht unumgänglich für die Besorgung des Transports, sondern eigentlich nur für die Gesellschaft als Speditions-Anstalt erforderlich sind.

Wenn nun der Gesichtspunkt, daß der allgemeine Nutzen die vortheilhafteste Anlage der Bahn und die zweckmäßigsten Beförderungseinrichtungen erheischt, festgehalten wird, so kommt bloß in Frage, ob die vorbezeichnete Beschränkung der Expropriation mit diesem Zwecke vereinbar ist.

53. Steinbrüche und Ziegeleien, zum mindesten Eins von Beiden, sind für die Anlage und die Unterhaltung der Eisenbahnen unumgänglich nothwendig; es muß deßhalb den Gesellschaften das Mittel gegeben werden, sie ohne übermäßige Preissteigerung erwerben zu können.

Es ist unmöglich, daß die Gesellschaften die Güter gegen Diebstahl und Verderben hinreichend sichern können, wenn nicht geeignete Magazine und Auf- uud Abladeplätze vorhanden sind. Eben so unmöglich ist es, daß die zum Bedürfniß gewordene Bequemlichkeit dem Reisenden gewährt, und die erforderliche Ordnung

bei der Beförderung der Reisenden und ihres Gepäcks erhalten werden kann, wenn nicht die geeigneten Lokalitäten für diesen Zweck vorhanden sind.

54. Es leidet daher keinen Zweifel, daß das Recht der Expropriation auf die Erwerbung des erforderlichen Bodens für Steinbrüche und Ziegeleien, so wie für den Raum der vorstehend bezeichneten Gebäude und Lokalitäten, auszudehnen ist.

Man wende in Beziehung auf diese Gebäude und Lokalitäten nicht ein, daß selbst die Postverwaltung, diese so höchst nützliche Staatsanstalt, ein solches Recht nicht besitze. Die Fälle sind durchaus verschieden; bei den Eisenbahngesellschaften sind nothwendig die Magazine, die Ladungsplätze und die Lokalitäten für die Reisenden an einen bestimmten Raum gebunden, bei der Postbesorgung aber nicht.

Zwanzigstes Kapitel.

Besondere Begünstigungen.

§. 90.

55. Preußen hat den weisen und rühmlichen Grundsatz, daß der Staat von den Eisenbahngesellschaften keine finanziellen Vortheile direkt erwerben solle, angenommen und auf den Stempel der Eisenbahn-Aktien angewendet. Diese sind stempelfrei erklärt worden, welches eine dankenswerthe Begünstigung ist.

56. Auch hat Preußen, einem früher erlassenen Gesetze derogirend, gestattet, daß die Eisenbahn-Aktien auf den Inhaber lautend ausgestellt werden dürfen, welches in andern Staaten, meines Wissens, ohnehin gesetzlich erlaubt ist.

In Sachsen hat man mehr gethan; die Leipzig-Dresdner Eisenbahngesellschaft darf für eine halbe Million Thaler Scheine an den Inhaber zahlbar ausstellen und ist dadurch zu einer Art von Bankanstalt gemacht worden. Eine Begünstigung dieser Art kann ich nicht für zweckmäßig erachten. Wenn das Recht, Papiergeld in Zirkulation zu setzen, in Privathände gelegt werden soll, so darf dieß nur unter Festsetzung ganz eigenthümlicher Bedingungen geschehen,

durch welche dem Publikum die höchst mögliche Sicherheit gewährt wird, daß das Papiergeld oder der Bankzettel jederzeit in baares Geld verwandelt werden könne. Es würde zu weit führen, diesen Satz in allen Einzelnheiten näher zu erweisen; ich glaube aber versichern zu dürfen, daß es nicht schwierig sein würde, zu zeigen, daß Eisenbahnunternehmung und Bank-Institut nicht als Eine Unternehmung zusammenfließen dürfen.

Dagegen kann den Eisenbahngesellschaften unbedenklich eine andere sehr nützliche Begünstigung eingeräumt werden. Es ist für dieselben häufig vortheilhaft, einen Theil des benöthigten Kapitals nicht durch Ausgabe von Aktien, sondern durch Anleihen zu beschaffen. Der Vortheil besteht darin, daß bei einem Anleihen nur die Zinsen zu vergüten sind; wogegen bei Ausgabe von Aktien der Gewinn in mehre Theile getheilt, folglich für jeden einzelnen kleiner werden muß. Nun stehen durch gutes Unterpfand wohlverbürgte Schuldscheine au porteur mit bestimmter Zinsenzahlung und Abtragung allezeit zu einem höhern Kurse, als wenn sie auf den Namen des Darleihers lauten; der Zinsfuß stellt sich im nämlichen Verhältniß günstiger für den Schuldner heraus. Diese Erfahrung erklärt sich daraus, daß Schuldscheine, auf den Inhaber lautend, ohne Formalität übertragbar, folglich weit verkäuflicher sind, als Schuldscheine auf Namen lautend. Ganz die nämlichen Gründe, aus welchen den Gutsbesitzern in mehren Preußischen und andern Provinzen gestattet wird, hypothekarische Schuldscheine, auf den Inhaber lautend, (die sogenannten Pfandbriefe,) auszustellen, reden in verstärktem Maße dafür, daß auch den Eisenbahngesellschaften diese Begünstigung zu Theil werde. Deßhalb gewähre man, außer der Stempelfreiheit der Aktien, und außer der Befugniß, diese auf den Inhaber auszustellen, noch den Grundsatz:

57. Die Eisenbahngesellschaften sind befugt, etwaige Anleihen in Schuldscheinen auf den Inhaber lautend zu machen.

58. In Rücksicht auf das, was die Gesellschaften wahrscheinlich an Entschädigung der Postverwaltung gewähren müssen, so wie auf ihre Leistungen für Amortisation und niedrige Transport-Preise rathe ich, sie von allen Steuern, mit alleiniger Ausnahme der Grundsteuer von Gebäuden, frei zu erklären.

Ein und zwanzigstes Kapitel.

Verhältniß zur Postverwaltung.

§. 91.

Bei der Betrachtung dieses Verhältnisses wird einem Jeden, der die Verschiedenheit der Verwaltungsgrundsätze der Staaten zu beobachten gewohnt ist, sehr auffallend erscheinen müssen, daß gerade in diesem Zweige der Verwaltung die maßgebenden Ansichten in den verschiedenen Ländern sich schroff entgegenstehen.

In Nordamerika, England und Frankreich ist ein Post-Regal für den Transport von Personen und Gütern gar nicht bekannt; in Deutschland besteht in einigen Staaten ein solches Regal in strengem Maße; in andern deutschen Staaten ist dasselbe gar einem fürstlichen Hause, meistens gegen eine unverhältnißmäßig kleine Vergütung, übertragen; in Oestreich, wo die Staatsregierung das Post-Regal, wie in Preußen, selbst ausübt, hemmt es den Transport-Betrieb der Privat-Personen gleichwohl am wenigsten.

In Nordamerika bildet die Vergütung, welche die Eisenbahngesellschaften von der Postverwaltung erhalten, einen mehr oder weniger beträchtlichen Theil der Einnahme; in Preußen und andern deutschen Staaten ist die der Postverwaltung zu gewährende Entschädigung eine Hauptbedingung der Konzession meistens gewesen. Was dort eine Quelle der Einnahme ist, soll hier Ausgabe werden. Jedermann weiß, daß dieß einen gewaltigen Unterschied in der Rechnung macht, nämlich daß 10,000 Thlr. Einnahme, in 10,000 Thlr. Ausgabe verwandelt, ein Minus von 20,000 Thlr. veranlaßt.

Es bedarf keines Beweises, daß der in Deutschland angenommene Grundsatz zur Erhöhung der Transport-Preise beitragen muß. Auch ist es augenfällig, daß je lästiger die Art der Entschädigung, desto höher ihr Betrag und ihre Einwirkung auf Vertheuerung der Transport-Preise veranschlagt werden muß.

Kein Zweifel kann also darüber stattfinden, daß die Bedingungen, welche über das Verhältniß der Postverwaltung zu den Eisenbahngesellschaften festgesetzt werden, von dem wesentlichsten Einfluß auf das Gedeihen der letztern und auf die Erlangung der niedrigsten Transport-Preise sein müssen.

Es würde den Zweck dieser Abhandlung überschreiten, wenn ich bei dieser Veranlassung die Posteinrichtungen der deutschen

Staaten in national-ökonomischer und finanzieller Hinsicht beleuchten wollte. Ich beschränke mich daher darauf, meine Ansichten nur in der direktesten Beziehung zu dem jetzt vorliegenden Gegenstande vorzutragen.

§. 92.

Ueber das Post-Privilegium des Hauses Thurn und Taxis will ich nur bemerken, daß sehr zweifelhaft sein dürfte, ob dadurch irgend ein Rechtsanspruch auf Entschädigung an Eisenbahngesellschaften, welche mit Lokomotiven oder selbst mit Pferden ohne Umspannung den Transport besorgen, begründet wird. Ist dieß nur im mindesten zweifelhaft, so erfüllt die Staatsregierung eine heilige Pflicht, eine Entschädigung nur dann zu gewähren, wenn der Staat nach rechtsgültigem Urtheile dazu verpflichtet wird. Diese Pflicht nenne ich heilig, weil die Staatsregierung das allgemeine Interesse gegen einzelne Privilegirte auf's äußerste vertreten muß; weil gerade dieß Privilegium in so hohem Grade nachtheilig ist, indem es zur Vertheuerung der Transport-Preise beiträgt, folglich die Landes-Kultur und die gewerbliche Thätigkeit beeinträchtigt; endlich weil eine Staatsregierung die dringendste Veranlassung hat, einen für das allgemeine Wohl nachtheilig abgeschlossenen Vertrag nicht noch nachtheiliger werden zu lassen, als er unglücklicherweise schon ist, sondern vielmehr jede sich darbietende Gelegenheit zu benutzen, wo der Nachtheil vermindert, oder gar der Vertrag aufgehoben werden kann.

Der Staat darf gegen Privilegirte, deren Privilegium für die Staats-Revenüen oder für die Interessen der Unterthanen nachtheilig ist, nicht generöse Billigkeit üben, sondern nur rechtliche Verpflichtungen erfüllen. In diesem besondern Falle ist noch zu erwägen, daß das Privilegium oder die Reichsbelehnung in einer Zeit bewilligt worden ist, wo man nicht ahnete, daß dasselbe durch die Anlage von Kunststraßen und durch die Ausbildung so vieler andern Hülfsmittel, die den Verkehr mächtig vergrößert haben und noch vergrößern werden, je so wichtig und werthvoll werden könnte, wie es geworden ist; so daß also das privilegirte fürstliche Haus einen unverhältnißmäßig stärkern Vortheil erlangt hat, als es selbst erwarten konnte. Ueberdem ist dieß zum großen Theile durch die Opfer bewirkt worden, welche der Staat zur Herstellung der Kunststraßen und anderer Hülfsmittel des Verkehrs gebracht hat; die Unterthanen haben zu

diesem Zwecke Steuern bezahlt, zu welchen das privilegirte Haus, ungeachtet es den größten direkten Vortheil davon hatte, entweder nichts, oder doch keineswegs im Verhältniß dieses Vortheils beigetragen hat.

Da auf allen Haupteisenbahnen in der Regel die Dampfkraft für den Transport die vortheilhafteste ist, die Pferdekraft dagegen nur an einzelnen Stellen oder auf kurzen Bahnen in Anwendung kommen dürfte, scheint eine weitere Erörterung des Verhältnisses der Thurn- und Taxischen Postverwaltung zu den Eisenbahngesellschaften hier nicht nöthig zu sein.

§. 93.

Wo die Post für Rechnung des Staates verwaltet wird, können die Regierungen bei Bestimmung des Verhältnisses zu den Eisenbahngesellschaften von verschiedenen Ansichten ausgehen.

Eine Regierung könnte der Meinung sein: die Ausdehnung des Regals auf die Schnellbeförderung von Personen und Gütern sei eine der nachtheiligsten Steuern, weil die dadurch bewirkte Vertheuerung des Transports der Landes-Kultur und Gewerbsamkeit weit mehr schadet, als der verhältnißmäßig unbeträchtliche Ertrag der Steuer werth sei; jenes Regal stehe im direkten Widerspruche mit dem Zustande einer in Gewerbsamkeit stark vorgeschrittenen und vorschreitenden Nation, und mit dem Grundsatze, deren Gewerbthätigkeit nach Möglichkeit zu befördern; die Einkünfte vom Post-Regal würden sich nicht vermindern, weil notorisch die Korrespondenz zwischen nahe gelegenen Orten allezeit am stärksten ist, und weil die Entfernung der Orte von einander durch die Eisenbahnen in Nähe verwandelt, auch weil kostenfrei oder mit unerheblichen Kosten die Gelegenheit der Briefbeförderung vervielfacht wird; selbst wenn in den Revenüen der Postverwaltung ein kleiner Ausfall stattfinden möchte, müßte derselbe mehr als gedeckt werden durch die Vermehrung der Einkünfte, welche bei andern Steuern erfahrungsmäßig nie ausbleibt, wenn Landes-Kultur und Gewerbsamkeit zunehmen; die Eisenbahnen würden nur vollenden, was schon durch andere Verhältnisse täglich mehr vorbereitet werde, nämlich die Aufhebung der Güter- und Personen-Posten; es sei also gar nicht zweckmäßig, einer Einrichtung, die sich überlebt habe, zu Liebe die Entstehung und Benutzung einer neuen Einrichtung zu erschweren, die

für die Entwickelung des National-Reichthums unendlich vortheilhafter sei.

59. Wenn bei der Staatsregierung diese Meinung herrscht, ist das Verhältniß der Postverwaltung zu den Eisenbahngesellschaften leicht bestimmt. Man läßt die letztern gewähren und legt ihnen weiter keine Verpflichtungen auf, als die Beförderung der Postfelleisen, bezahlt dafür die regelmäßige Eisenbahnfracht, oder wenn die Beförderung ganz kostenfrei erfolgt, freut man sich der beträchtlichen dadurch erwirkten Ersparung.

§. 94.

Wenn auch nicht wahrscheinlich, so wäre es doch möglich, daß eine Regierung folgende Meinung hegte. Alle Behauptungen hinsichtlich der Vermehrung der Landes-Kultur, der Gewerbsamkeit und des National-Reichthums durch wohlfeile und schnelle Transport-Mittel, so wie der daraus entspringenden Zunahme der Revenüen von den Steuern, und insbesondere vom Brief-Porto, wären nichts als eitel Theorie; an das Positive müsse man sich halten; die Schnellbeförderung der Güter und Personen sei, wenn auch kein sehr lukrativer, doch ein wesentlicher Theil des Post-Regals, und dieses müsse, welche Richtung auch die Gewerbsamkeit nehme, erhalten werden; es komme daher nicht einmal darauf an, ob durch anderweitige Staats-Revenüen der mögliche Ausfall an den Einkünften von der Post gedeckt werde; eine gute Staatsverwaltung müsse die Einkünfte von jedem besondern Zweige beharrlich festhalten, denn man könne nicht wissen, ob nicht einmal ein Ausfall vorkommen könne; die Eisenbahnen müßten also entweder solche Bedingungen eingehen, durch welche die Erhaltung des Post-Regals für Schnellbeförderung der Güter und Personen vollständig verbürgt werde, oder, wenn dieß nicht möglich wäre, unausgeführt bleiben.

60. Wo die vorbezeichnete Meinung herrscht, da verzichte man darauf, die für das allgemeine Wohl vortheilhaftesten Eisenbahnen zu erlangen. Von vorn herein muß die Staatsregierung dann auf die wesentlichsten Bedingungen verzichten, nur damit sie Eilwagen und Postwagen für eigene Rechnung halten und daraus eine kleine Revenüe ziehen könne.

§. 95.

In der Mitte beider Meinungen steht eine dritte, welche den Charakter einer weisen Vorsicht trägt. Diese Meinung verschließt sich nicht den großen Fortschritten und Erfindungen, welche die Zeit bringt; sie nimmt dieselben bereitwillig in das Staatenleben auf und will für dieses alle davon zu erwartenden Vortheile ziehen. Diese Meinung hängt nicht steif an hergebrachten Einrichtungen, sondern gibt sie auf oder modifizirt sie, wenn veränderte Verhältnisse dieß erheischen. Die Postanstalt wird als eine höchst nützliche für das allgemeine Wohl und zugleich als sehr beachtenswerth in finanzieller Hinsicht, jedoch nicht für so wichtig erachtet, daß nicht der am wenigsten einträgliche Theil dieser Verwaltung dem großen allgemeinen Nutzen der Eisenbahnen nachstehen müßte. Wie wahrscheinlich auch sei, daß durch erhöhete Gesammt-Revenüen des Staates ein möglicher Ausfall an den Posteinkünften gedeckt werde, will man, bis eigene Erfahrung dieß unzweideutig herausgestellt hat, doch sicher gehen und sich gegen ein Defizit schützen.

Mit dieser achtungswerthen Meinung ist eine Ausgleichung nicht nur möglich, sondern sogar leicht. Die finanziellen Interessen des Staats können völlig gewahrt werden, ohne die Wirksamkeit der Eisenbahngesellschaften zu beschränken, oder die wesentlichen Vortheile zu schmälern, welche für das Gemeinwohl von den Eisenbahnen zu erlangen sind. Ich baue daher die Vorschläge über die Festsetzung der Verhältnisse zwischen der Postverwaltung und den Eisenbahngesellschaften auf die in weiser Mitte stehende Meinung.

§. 96.

Zuvörderst muß die Rede von Bedingungen sein, auf welche die Regierungen verzichten müssen, wenn die im vorigen §. enthaltenen Ansichten ausgeführt werden sollen.

61. Eine Befugniß der Postverwaltung, in dem Transport-Betriebe auf Eisenbahnen mit den Gesellschaften zu konkurriren, darf nicht stattfinden.

Wollen die Aktionäre nicht einmal die Konkurrenz von Privat-Unternehmern, so wollen sie die der Postverwaltung noch weniger. Es ist einleuchtend, daß eine Aufsicht der Gesellschaft über die Trans-

port-Mittel der Postverwaltung völlig unstatthaft ist; es ist auch augenfällig, daß die Gesellschaft in dieser Beziehung nicht unter der Postverwaltung stehen kann. Wer soll denn die nothwendige Aufsicht über die beiden Konkurrenten wahrnehmen? Es müßte dieß eine andere Staatsbehörde als die Postverwaltung thun. Auf diese Weise entstände eine neue Verwickelung, ein neuer sehr komplizirter Zweig der Staatsverwaltung. Hierzu wird Niemand rathen wollen, und die Gesellschaften würden ebenfalls Scheu davor tragen. Angenommen, die Staatsregierung entschlösse gleichwohl sich dazu, diesen neuen Verwaltungszweig zu bilden, und es würde von demselben die Aufsicht sorgfältig und unparteiisch geführt, so bleiben noch immer mehre Uebelstände unvermeidlich. Keine Aufsicht auf die Mittel und den Betrieb des Eisenbahn-Transports kann so sorgfältig sein, wie die Aufsicht der Gesellschaft, welche am direktesten und stärksten dabei betheiligt ist. Unglücksfälle, durch den Mangel eines guten Zustandes der Schienenbahn, der Lokomotiven oder Wagen veranlaßt, können nicht mehr der Gesellschaft zur Last gelegt werden, sobald ihre Befugnisse der Aufsicht darüber im geringsten beschränkt sind. Trotz der größten Unparteilichkeit wird doch die Befürchtung der Gesellschaft nicht zu vertilgen sein, daß bei den gewiß unvermeidlichen Kollisionen der Interessen die Privat-Gesellschaft gegen einen konkurrirenden Zweig der Staatsverwaltung im Nachtheil stehe.

62. Wenn auch nicht in gleicher Stärke, so finden doch im Wesentlichen ganz ähnliche Rücksichten gegen die Aufstellung der Bedingung statt, daß eine Gesellschaft mit ihren Lokomotiven die der Postverwaltung gehörigen Eisenbahnwagen und auf denselben für Rechnung der Postverwaltung Güter und Personen transportire. Es tritt auf diese Weise ebenfalls eine Konkurrenz ein, in welche eine einsichtsvolle und vorsichtige Eisenbahnverwaltung gerade mit den Staatsbehörden am wenigsten sich bringen mag.

§. 97.

Es ist übrigens keine Veranlassung vorhanden, die im vorigen §. angeführten lästigen Bedingungen zu stellen. Die nachfolgenden Grundsätze, in Verbindung mit den im §. 80. enthaltenen, genügen vollkommen zur Erreichung des Zwecks.

63. Die Eisenbahngesellschaften eines Staates sollen insge-

sammt aus dem Gewinn und zwar eine jede pro rata desselben zur Deckung des möglichen Ausfalls beitragen, welcher in den Einkünften der Postverwaltung durch Wegfall oder Verminderung der von der Postverwaltung besorgten Beförderung von Personen und Gütern auf den Strecken entstehen möchte, wo Eisenbahnen angelegt werden.

64. Hat eine Gesellschaft keinen Gewinn, (d. h. beträgt die Revenüe nicht über 5 Prozent,) so trägt sie auch nichts zur Deckung des Ausfalls bei. Mehr als den Betrag des Gewinns vergütet keine Gesellschaft, und aus demselben nie mehr als ein und ein halb Mal den Betrag, auf welchen der Ausfall von der Postverwaltung ursprünglich für die Eisenbahnstrecke der Gesellschaft berechnet worden ist.

Der Gesammtbetrag des Ausfalls besteht in dem Minus, welches in den Netto-Revenüen der Postverwaltung, im Vergleich gegen die Normal-Netto-Revenüe vor Anlage von Eisenbahnen, sich ergeben möchte. Indessen soll dieß Minus, wie hoch es sich auch belaufen möge, nie höher zur Berechnung angenommen werden, als die Gesammtsumme der Ausfälle, welche für die einzelnen Bahnstrecken vorher bestimmt waren.

65. Die Berechnung des Ausfalls für jede einzelne Eisenbahnstrecke erfolgt nach folgenden Regeln:

1. Wenn eine Eisenbahn angelegt werden soll, berechnet, auf Verlangen des Ressort-Ministeriums, die Postverwaltung, welchen Reingewinn die Beförderung von Gütern und Personen nach dem Durchschnitt der letzten drei Jahre jährlich eingebracht hat.
2. Bei Berechnung des Reingewinns werden veranschlagt, resp. in Abzug gebracht:
   a. die Ersparungen in den allgemeinen Verwaltungskosten durch das Aufhören oder Vermindern des Postfuhrwesens auf der in Rede stehenden Wegestrecke;
   b. die Ersparung des Transports der Postfelleisen, indem diese kostenfrei von den Eisenbahngesellschaften befördert werden sollen.
3. Die Entschädigungen, welche von der Postverwaltung an Poststallmeister, (oder Unternehmer des Fuhrwesens für die Post,) etwa wegen des Aufhörens oder der Verminderung des

Postfuhrwesens zu leisten sein möchten, sollen den Eisenbahngesellschaften bei Berechnung des Reingewinns nicht zur Last kommen. *)

66. Die Gesellschaften sind nicht befugt, einen Nachweis über das Minus in den Netto-Post-Revenüen, so wie über die Berechnung des Ausfalls an Netto-Revenüen auf einer Eisenbahnstrecke, zu fordern; eine deßfallsige Kontrole, und auch die Bestimmung darüber, ob eine Kontrole stattfinden soll, stehen allein den einschlägigen Staatsbehörden zu.

67. Jede Gesellschaft soll die Abgangszeit von so viel Fahrten, als vor Anlage der Eisenbahn Beförderungen des Postfelleisens stattfanden, nach der Vorschrift der Postverwaltung festsetzen, soweit dieß nach der Jahreszeit und nach polizeilichen Vorschriften möglich ist. Ist die Fahrt auf der Eisenbahn zur regelmäßig von der Postverwaltung festgesetzten Zeit durch die Witterung oder andere Hindernisse unmöglich gemacht, so soll die Gesellschaft auf ihre Kosten

---

*) Noch einfacher und besser dürfte es sein, wenn statt der Grundsätze 64 und 65 die folgenden angenommen würden.

(64, b.) Hat eine Gesellschaft keinen Gewinn, (Revenüe über 5 Prozent,) so trägt sie auch nichts zur Deckung des Ausfalls bei. Mehr als den Betrag des Gewinns vergütet keine Gesellschaft, und aus demselben nie mehr, als ein vor Ertheilung der Konzession von der Staatsregierung bestimmtes Maximum. Bei Festsetzung desselben soll auf die muthmaßliche Höhe des Gewinns, auf die Schwierigkeit und Nützlichkeit der Anlage Rücksicht genommen, jedoch niemals das Verhältniß von Ein Prozent des Anlage-Kapitals überschritten werden.

(65, b.) Der Gesammtbetrag des Ausfalls besteht in dem Minus, welches in den Netto-Revenüen der Postverwaltung, im Vergleich gegen die Normal-Netto-Revenüen vor Anlage von Eisenbahnen, sich ergeben möchte. Indessen soll dieß Minus, wie hoch es sich auch belaufen möge, nie höher zur Berechnung angenommen werden, als zu ein halb Prozent des Anlage-Kapitals sämmtlicher Eisenbahnen im Staate.

Durch diese Grundsätze wird die lästige Berechnung des Ausfalls auf jeder Strecke der Postverwaltung erspart, was dieser gewiß angenehm ist. Für die Eisenbahngesellschaften wäre es eine vorzügliche Ermunterung zum voraus zu wissen, welches Maximum im Ganzen nnd im Einzelnen allgemein festgesetzt ist. Es würde dadurch eine für das Landeswohl heilsame Konkurrenz, so wie die Anlage der nicht lukrativsten aber nützlichsten Eisenbahnen befördert werden.

das Postfelleisen durch Estafette befördern. Diese letztere Bestimmung bleibt außer Anwendung, wenn durch Kriegsereignisse die Fahrt auf der Eisenbahn gewaltsam unterbrochen ist.

68. Auch wegen der Festsetzung der Abgangszeit der Fahrten, über welche die deßfallsige Bestimmung der Postverwaltung nicht zusteht, soll die letztere vorgängig gehört, und deren Ansicht befolgt werden, soviel dieß ohne Nachtheil der Interessen der Gesellschaft geschehen kann.

69. Die Eisenbahngesellschaften sind gegen die ihnen auferlegten Verpflichtungen befugt, nicht nur Personen, sondern überhaupt Gegenstände jedes Gewichts zu befördern; nur die Briefbeförderung bleibt ausschließlich der Postverwaltung vorbehalten.

70. Streitigkeiten über die Ausführung dieser Grundsätze zwischen der Postverwaltung und den Gesellschaften sollen in erster Instanz von der einschlägigen provinziellen Staatsbehörde, in letzter Instanz von der Eisenbahn-Kommission entschieden werden.

Die Anwendung der vorstehenden Grundsätze ist sehr leicht; die Tabelle III. soll dieß anschaulich machen.

Die regelmäßige Ausführung dieser Grundsätze in Beziehung auf die Eisenbahngesellschaften kann keine Schwierigkeit haben, da alle in Einem Staate vorhandenen zu einer bestimmten Zeit ihre Bilançe schließen und der Staatsregierung einreichen müssen, auch eine Verheimlichung des Gewinns nicht möglich ist, weil die Auszahlung der Dividenden an die Aktionäre nicht heimlich geschehen kann.

§. 98.

Unparteiisch betrachtet, wird man zugeben, daß bei Ausführung dieser Grundsätze die Posteinrichtungen noch wesentlich an allgemeiner Nützlichkeit gewinnen müssen. Die Briefe werden auf der Eisenbahn weit schneller als bisher durch Postpferde befördert, und die Beförderung kann ohne Vermehrung der Kosten noch häufiger als bisher geschehen. Aehnlich verhält es sich mit den Postgütern, die häufiger, schneller und wohlfeiler als zuvor transportirt werden. Freilich wird an dem Orte, wo Eisenbahn-Transport zu haben ist, Niemand die Güter der Post zur Beförderung übergeben, aber die Postverwaltung erhält doch, so lange sie überhaupt mit dem Güter-

Transporte noch sich befaßt, und die Eisenbahnen nur noch auf einzelnen Strecken bestehen, von weiterher Güter zur Beförderung.

Die Personen, welche mit den Fahrposten reisen, müssen diese freilich an den Orten, wo Eisenbahnstrecken beginnen, verlassen, um sich der Eisenbahn zu bedienen. Wegen der wenigen Menschen, welchen dieß etwa nicht gefallen möchte, noch Fahrposten zu unterhalten, erscheint durchaus unnöthig. Für einzelne Ausnahmfälle macht man keine Einrichtungen, die nur für die allgemeine Regel passend sind. Man kann daher füglich den einzelnen Personen, die auf der Eisenbahn nicht fahren mögen, überlassen, der Miethkutscher oder der Extra-Post sich zu bedienen, und dieß um so mehr, als die Eisenbahngesellschaften auch Reisewagen transportiren.

Hinsichtlich des finanziellen Punktes für den Staat ist demselben durch die in Vorschlag gebrachten Grundsätze eine große Sicherheit gegeben. Die Bestimmung, daß die von den Gesellschaften zu leistende Entschädigung in dem nämlichen Maße sich verringert, in welchem der Ausfall an den Post-Revenüen zu einer geringern Summe als der vorberechneten sich ergibt, beruht auf dem weisen Grundsatze, daß die Eisenbahnen, ihres allgemeinen Nutzens wegen, nicht ein Gegenstand der Besteuerung, nicht ein direktes Mittel zur Vermehrung der Staatseinkünfte sein sollen. Dieser Grundsatz ist in Preußen angenommen. Dem Staate räume ich den Vortheil ein, daß die Eisenbahngesellschaften das mögliche Minus der Post-Revenüen, aus welcher Ursache dasselbe auch immerhin entstehen möge, bis zu einer gewissen Summe ersetzen müssen. Dagegen läuft der Staat nur das Risiko des denkbaren aber unwahrscheinlichen Falles, daß der Gewinn der Gesellschaften, nach dem bestimmten Maximum ihrer Beitragspflichtigkeit, nicht zur Deckung des Minus an den Post-Revenüen hinreichen könne. Dieser Fall dürfte nur eintreten können, wenn durch Kriegsereignisse der Verkehr an vielen Punkten gehemmt ist; dann aber würde auch ein Defizit an den Post-Revenüen entstanden sein, wenn auch keine Eisenbahnen existirten.

Die Bestimmung nach welcher die Eisenbahngesellschaften, die den größern Gewinn haben, verhältnißmäßig am meisten zur Deckung des Ausfalls an den Post-Revenüen beitragen sollen, befördert die Anlage solcher Eisenbahnen, die wenigstens Anfangs nur die Erwerbung der Zinsen in Aussicht stellen; also solcher, die für

die Erweckung der Landes-Kultur und für die Beseitigung des Uebelstandes der großen Entfernungen oft gerade die nützlichsten sind.

Eine Staatsregierung, welche die Möglichkeit der Gefahr eines unerheblichen Ausfalls an den Post-Revenüen höher veranschlagt, als den allgemeinen Vortheil der Amortisation des Anlage-Kapitals der Eisenbahnen und der Ermunterung zur Anlage von Eisenbahnen auf solchen Strecken, die den Aktionären keinen erheblichen Gewinn versprechen, — eine solche Staatsregierung gibt es hoffentlich in Deutschland nicht.

§. 99.

Meine provinziellen Landsleute, die Rheinpreußen, möchten vielleicht den Vorwurf mir machen, daß meine Vorschläge zur Festsetzung der Verhältnisse mit der Postverwaltung die rheinischen Interessen nicht genug berücksichtigten. Erstlich, weil die Eisenbahnen in der Rheinprovinz, als der bevölkertsten und gewerbreichsten, im Durchschnitt mehr Aussicht auf Gewinn gewähren, als die Eisenbahnen in den übrigen Preußischen Provinzen; sodann, weil nach der finanziellen Gesetzgebung am Rhein das Post-Regal am wenigsten drückend ist, da nur die Beförderung der Briefe und der Packete, welche nicht über 2 Pfund wiegen, dem Postzwange unterliegt. Hierauf würde ich erwiedern: die Erlangung der niedrigsten und schnellsten Transport-Mittel im ganzen Umfange des Preußischen Staates ist in politischer und national-ökonomischer Hinsicht eine Nothwendigkeit, und zugleich für die Rheinprovinz selbst in so hohem Grade nützlich, daß dagegen jene Einwendungen völlig in den Hintergrund treten. Uebrigens hat, — die Sache von der rechtlichen Seite betrachtet, — die Staatsregierung das Recht sowohl wie die Verpflichtung, große Anlagen zu öffentlichem Nutzen, die ohne Anwendung des Expropriations-Gesetzes nicht ausgeführt werden können, nur nach höhern staatswirthschaftlichen und politischen Grundsätzen geschehen zu lassen.

§. 100.

Vielleicht gibt es noch einfachere und bessere Mittel, um das in Deutschland so schwierige Verhältniß zwischen der Postverwaltung und den Eisenbahngesellschaften auszugleichen. Der folgende Vorschlag mag als Versuch zu diesem Zwecke gelten.

70. In jedem Staate von einigem Umfange wird in der Regel jährlich eine gewisse Summe zum Bau neuer Kunststraßen verwendet. Die Eisenbahngesellschaften, wenn sie mit der Hälfte des Gewinns das Anlage-Kapital amortisirten, bauen vervollkommnete Kunststraßen für den Staat. Dieser verwende daher, wenn wirklich in den Staats-Revenüen durch die Eisenbahnen ein Defizit entsteht, um den Betrag des letztern weniger für den Bau von Kunststraßen, und nehme dagegen gar keine Entschädigung von den Eisenbahngesellschaften für etwaigen Ausfall an den Revenüen der Postverwaltung.

Dieses Auskunftsmittel empfiehlt sich außerordentlich durch seine Einfachheit und außerdem durch folgende Gründe.

1. Es ist nicht die mindeste Wahrscheinlichkeit vorhanden, daß durch die Eisenbahnen die Staats-Revenüen abnehmen. Die Erfahrung beweiset gerade das Gegentheil; in Nordamerika hat, nach der letzten amtlichen Mittheilung, die Revenüe von der Post, ungeachtet der Vermehrung der Eisenbahnen, um den zehnten Theil in Einem Jahre zugenommen.
2. Es ist unwahrscheinlich, daß bei einer zweckmäßigen Verwaltung des Postwesens an den Netto-Revenüeu desselben durch die Eisenbahnen ein Defizit entstehe; sollte dieß gleichwohl der Fall sein, so wird der Regel nach dieses Defizit durch Ueberschüsse an andern Einnahmequellen überwogen; und offenbar ist es einerlei, ob unter der einen oder der andern Rubrik, bei unveränderter Steuergesetzgebung, die Einnahme erfolgt.
3. Der Unterschied zwischen den Folgen der Annahme des obigen Vorschlags und der Ausführung der im §. 97. enthaltenen Grundsätze ist kleiner als er scheint. Die Entschädigung, welche nach den letztern zu leisten ist, fällt nur zur Hälfte den Gesellschaften zur Last; die andere Hälfte wird der Amortisation, als einem Fond, entzogen, der zur Verwendung im Staats-Interesse bestimmt ist.

Der Vorschlag dürfte also eine ernste Prüfung und Berücksichtigung verdienen.

Zwei und zwanzigstes Kapitel.

Entschädigungen und Bürgschaftsstellung in verschiedenen Fällen.

101.

Nicht in Preußen, aber doch in einem deutschen Staate ist bei einer Eisenbahn-Konzession die Bedingung festgesetzt worden, daß die Gesellschaft für den etwaigen Ausfall an der Einnahme vom Chaussée-Gelde aufkommen soll. Dieser Grundsatz ist dem gleich, wenn man bestimmen wollte, daß Jemand, der eine verbesserte Dampfmaschine gebraucht, alle die Personen entschädigen soll, welche noch der alten Dampfmaschine sich bedienen.

Die in Rede stehende Konzession, nämlich die für die Leipzig-Dresdner Eisenbahn, wurde ertheilt, als der Gegenstand noch neu war. Das Nachtheilige der obigen Bedingung wurde der Gesellschaft vergolten durch die übrigens für sie sehr vortheilhaften Bedingungen. Die Sächsische Staatsregierung wird ohne Zweifel jetzt, nachdem die Kenntnisse und die Erfahrungen in der Sache zugenommen haben, bei fernern Konzessionen die wesentlichsten Vortheile für den Staat zu erhalten wissen, und dagegen den Gesellschaften keine Lasten auflegen, die verhältnißmäßig dem Staate wenig nützen.

§. 102.

Je weniger der Umfang einer Verpflichtung zu übersehen ist, desto höher wird jeder vorsichtige Kaufmann oder Kapitalist die Gefahr ihrer Uebernahme veranschlagen. Der Staat muß in seinem Interesse wünschen, vorsichtige, d. h. solide Kaufleute und Kapitalisten als Aktionäre für Eisenbahnunternehmungen zu haben, und von diesen die vortheilhaftesten Bedingungen zu erlangen.

In dieser Beziehung dürfte die zehnte von den allgemeinen Preuß. Eisenbahnbedingungen *) für das Staats-Interesse höchst nachtheilig sein. Die hier den Gesellschaften auferlegte Verpflich-

*) Diese Bedingung lautet: „Für alle durch die Anlage in irgend einer Beziehung gegen den Staat hervorgerufenen Entschädigungsansprüche muß die Gesellschaft unbedingt aufkommen und sich verpflichten, denselben gegen einen Jeden, welcher ihn mit Erfolg in Anspruch nehmen sollte, vollstän-

tung ist völlig unbegrenzt. Man kann sich zwar keine Vorstellung davon machen, welche Entschädigungsansprüche gegen den Staat zu erheben möglich wären; am denkbarsten sind dieselben jedoch in dem Falle, wenn die Staatsregierung bei Ertheilung von Konzessionen nicht nach gesetzlichen Normen verführe, was nicht vorausgesetzt werden kann.

Von zwei Fällen einer: entweder die Möglichkeit von Ansprüchen ist vorhanden, oder nicht. Im letztern Falle erscheint es nicht angemessen, die Aktionäre durch die Auferlegung von Verpflichtungen der ungemessensten Art zu erschrecken. Im erstern Falle ist der Staat allein im Stande, unbegrenzten Ansprüchen zu begegnen; auch ist es Sache des Staates, nicht der Gesellschaften, die Folgen des Entschlusses, daß eine Eisenbahn gebaut werden soll, zu vertreten.

Ganz etwas Andres ist es, wenn die Entschädigungsansprüche, für welche die Gesellschaft aufkommen soll, genau angegeben werden. Wenn z. B. in Ländern die bestehenden Gesetze noch nicht hinreichend bestimmen sollten, daß die Gesellschaft allen Schaden ersetzen muß, welcher etwa beim Bau der Eisenbahn und der dazu gehörigen Gebäude, oder durch die Betriebsmittel auf der Bahn entstehen möchte, so vervollständige man hierüber die gesetzlichen Vorschriften; dagegen läßt sich nichts einwenden.

§. 103.

Auch die Bürgschaften, welche in der allegirten Bedingung, so wie an andern Stellen, in den allgemeinen Preuß. Eisenbahnbedingungen zu verlangen der Staatsregierung vorbehalten werden, klingen vorsichtigen Kaufleuten als schwer einzugehende Verpflichtungen; diese einer Eisenbahngesellschaft aufzulegen, ist gerade am wenigsten Veranlassung. Wenn die im 23. Kapitel vorzuschlagenden Grundsätze angenommen werden, so ist der Staat gesichert, daß eine Gesellschaft die Objekte, mit welchen sie Bürgschaft zu leisten im Stande ist, ohne Genehmigung der Staatsregierung nicht verkaufen oder ver-

---

dig zu vertreten. Bei Anstellung dießfälliger Prozesse gegen den Staat ist derselbe befugt, von der Gesellschaft die Bestellung einer Kaution bis zum vollen Betrage des erhobenen Anspruchs zu verlangen, auch die Erstattung aller Kosten des Prozesses sich sicherstellen zu lassen."

pfänden kann. Hierin und in guten Statuten liegen die besten Garantieen für den Staat.

Drei und zwanzigstes Kapitel.

Sicherheitsmaßregeln für die Solidität der Gesellschaften und für den guten Zustand der Bahn.

§. 104.

Die Staatsregierung soll zur Gewährleistung der Erhaltung der Fonds der Gesellschaften Bestimmungen erlassen. Die folgenden werden genügen.

72. Jeder Verkauf von Immobilien einer Eisenbahngesellschaft ohne Genehmigung der Staatsregierung ist nichtig.

73. Jede Hypothek zu Lasten einer Eisenbahngesellschaft ohne Konsens ist ohne Wirkung.

74. Die Eisenbahngesellschaften dürfen ohne Genehmigung der Staatsregierung keine Anleihen machen. Unter Anleihen wird nicht die Benutzung des Kredits verstanden, welchen die Gesellschaften im gewöhnlichen Geldverkehr bei Kaufleuten genießen, oder der aus der Anschaffung von Maschinen und andern zur Benutzung oder Anlage der Eisenbahn erforderlichen Gegenständen herrührt.

75. Ohne Genehmigung der Staatsregierung dürfen die Eisenbahngesellschaften ihr Aktien-Kapital über die in den Statuten festgesetzte Summe nicht vermehren.

76. Die Eisenbahngesellschaften dürfen keine anderen Unternehmungen oder Geschäfte betreiben, als den Transport auf der Eisenbahn und den Empfang und die Weiterbeförderung der auf der Eisenbahn zu transportirenden oder transportirten Gegenstände, so wie die Rentbarmachung der disponiblen Fonds.

77. Jeder Beamte oder Angestellte einer Eisenbahngesellschaft, welcher bei etwaiger Uebertretung der in diesem §. enthaltnen Vorschriften mitwirkt, soll mit einer Geldstrafe von wenigstens tausend Thalern, und von höchstens dem Betrage der Summe, um welche die Uebertretung stattfand, belegt, und überdieß als betrügerischer

Bankerottirer bestraft werden, wenn die Uebertretung in betrügerischer Absicht geschah. Die Bestrafung in beiderlei Hinsicht erfolgt, auf Betreiben der Staatsregierung, durch den Ausspruch der Gerichte.

§. 105.

Zur Sicherung einer guten Ausführung von Eisenbahnanlagen sind folgende Bestimmungen erforderlich.

78. Die Anlage der Bahn und die Aufführung der dazu gehörigen Gebäude bedürfen vorgängig der Genehmigung der Staatsregierung.

79. Führt eine Gesellschaft die Anlage nicht innerhalb der von ihr eingegangenen Fristen aus, so bleibt der Staatsregierung überlassen, die Fristen zu verlängern, wenn sie dieß durch die Umstände für gerechtfertigt erachtet.

80. Die Staatsregierung ist befugt, wenn die ersten Fristen, oder die von ihr später bewilligten nicht eingehalten werden, auf den meistbietenden Verkauf der Anlage, so weit solche vollendet ist, an andere Unternehmer und auf Erlöschung der Konzession anzutragen. Ueber diesen Antrag entscheidet die Eisenbahn-Kommission, nachdem sie die Gesellschaft in ihren Rechtfertigungsgründen gehört hat. Werden die letztern für genügend erachtet, so bestimmt die Kommission eine neue Frist. Als Rechtfertigung wird betrachtet: der Beweis, daß die Frist aus Ursachen, welche außer der Gewalt der Gesellschaft lagen, oder auch deßhalb nicht eingehalten wurde, weil durch die Verspätung eine Verminderung der Anlagekosten von wenigstens fünfzehn Prozent erreicht worden ist.

§. 106.

Es sind Bestimmungen zu erlassen, durch welche die Erhaltung der Bahn in gutem Zustande sichergestellt wird.

81. Für die Erhaltung des guten Zustandes der Bahn ist die konzessionirte Gesellschaft verantwortlich.

82. Die Eisenbahn-Kommission kann, auf Betreiben der Staatsregierung, gegen die Gesellschaft, welche die Bahn nicht in gutem Stande erhält, Disziplinar-Strafen von 20 bis 100 Thlrn. für jeden einzelnen Fall, auch, den Umständen nach, erkennen, daß Reparaturen auf Anordnung der Staatsregierung und auf Kosten der Gesellschaft vorgenommen werden sollen.

83. Außerdem kann, wenn etwa gar eine grobe Fahrlässigkeit hinsichtlich der Instandhaltung der Bahn stattfinden sollte, die Staatsregierung darauf antragen, daß der Gesellschaft die Konzession genommen, und die Bahn nebst Zubehör und allen Geräthschaften meistbietend verkauft werde. Ueber diesen Antrag erkennen die Gerichte.

Vier und zwanzigstes Kapitel.

Aufsicht der Staatsregiernng.

§. 107.

In Preußen soll, nach den allgemeinen Eisenbahnbedingungen, bei jeder Gesellschaft ein Regierungs-Kommissar ernannt werden, welcher das Aufsichtsrecht ausüben und befugt sein soll, den Gesellschaftsvorstand zu berufen, so wie dessen Zusammenkünften beizuwohnen.

Die Zweckmäßigkeit dieser Maßregel ist zweifelhaft. Eine fortwährende Aufsicht widerstreitet der freien Bewegung auf eigene Verantwortlichkeit. Läßt man diese Freiheit den Gesellschaften nicht, so wird ihnen gerade der wesentlichste Vorzug genommen, den sie vor einer Staatsverwaltung haben. Ist der Kommissar etwas ängstlich oder formell umständlich, — Eigenschaften, die bei Beamten nicht selten vorkommen, — so wird es der Hemmungen und Schwierigkeiten gar viele geben. Ein anderer Fall kann aber eben so leicht eintreten: der Kommissar befreundet sich genauer mit dem Gesellschaftsvorstande, als mit einer wirksamen Aufsicht vereinbar ist. Weder durch die eine noch durch die andere Voraussetzung will ich dem achtbaren Beamtenstande auch nur im geringsten zu nahe treten, aber ich sehe keine Ursache, weßhalb bei zu treffenden Einrichtungen man die Dinge nicht betrachten sollte, wie sie sich gestalten müssen, weil Menschen menschliche Schwächen haben. Die schlimmste Folge jener Anordnung ist jedoch, daß die Verantwortlichkeit der Gesellschaft viel zu sehr geschwächt wird, sobald regelmäßig ein Regierungs-Kommissar zur Seite ihr steht. Die Folge ist unausbleiblich. Wie mag die Staatsregierung einer Gesellschaft Strafen auferlegen, selbst die Konzession entziehen, wenn sie einen

fortwährend beaufsichtigenden Kommissar angestellt hat, der jeden Beschluß, jede Maßregel sieht oder sehen konnte, und also zeitig hemmend oder befehlend einzutreten vermochte! Welche gerichtliche, oder selbst welche administrative Behörde wird es dann auf sich nehmen wollen, die Strenge der Gesetze gegen die Gesellschaft in Anwendung zu bringen! Wird doch diese letztere jedesmal den Vertheidigungsgrund anführen können: „Der Herr Kommissar hat Dieß oder Jenes längst gesehen und gehört, und früher nichts dagegen eingewendet," oder: „Hätte der Herr Kommissar früher auf Dieß oder Jenes aufmerksam gemacht, oder dagegen remonstrirt, so wäre seinem Wunsche gern gewillfahrt worden."

Diese Schwierigkeiten reiflich überlegt, wird die Ueberzeugung sich aufdringen müssen, daß es in der That nur zwei praktische Systeme gibt, entweder Verwaltung unter fortwährender Mitwirkung und Aufsicht des Staates, oder die selbstständigste Verwaltung der Gesellschaften, verknüpft mit einer starken und wirksamen Verantwortlichkeit. Das erstere System dürfte weniger werth sein, als Staatsverwaltung; es liegt eigentlich dann gar kein Grund vor, um die Privat-Industrie noch in Anspruch zn nehmen, und in jedem Falle wird diese dann ihre Dienste viel theurer hergeben, als wenn sie innerhalb gesetzlicher Schranken auf eigene Verantwortlichkeit ungehindert schalten und walten kann.

Dieses letztere erachte ich daher für den Staat und für die Gesellschaften am vortheilhaftesten. Es braucht dann dem Staate nur das Mittel gesetzlich bewahrt zu werden, von den Uebertretungen der Vorschriften in den Fällen Kenntniß erhalten zu können, wenn dieselben nicht zu Tage liegen. Dazu genügt, in Verbindung mit den sonst in diesem Abschnitte enthaltenen Bestimmungen, die Aufstellung des Grundsatzes:

84. Die Staatsregierung ist befugt, durch außerordentliche Kommissare von allen durch die Gesellschaften unternommenen Eisenbahnarbeiten, von allen Transport-Mitteln, und von der sämmtlichen Geschäftsführung, einschließlich der Buchhaltung, Kenntniß dann nehmen zu lassen, wenn sie solches für notwendig erachtet.

Fünf und zwanzigstes Kapitel.

Oeffentlichkeit und Regelmäßigkeit der Anlagen.

§. 108.

Für die Erlangung der niedrigsten Transport-Preise ist es wichtig, daß keine Vervollkommnung im Bau und in der Unterhaltung der Eisenbahnen, so wie in der Kunst des Transports, verheimlicht werde.

85. Es werde daher den Gesellschaften die Verpflichtung auferlegt, über diese verschiedenen Gegenstände die Rechnungen genau und abgesondert zu führen, und von diesen Rechnungen, so wie von Allem, was sich darauf bezieht, vollständige Einsicht der Staatsregierung zu gestatten. Es mögen auch die verantwortlichen Beamten einer Gesellschaft mit angemessenen Geldstrafen belegt werden, wenn sie jene Rechnungen oder Nachweise verheimlichen, oder falsche vorlegen.

§. 109.

Zu den Mitteln, die Verwaltung einer großen Aktien-Gesellschaft rechtlich und tüchtig zu erhalten, gehört, daß sie in gewissem Maße der Oeffentlichkeit anheim gegeben werde. Es ist dieß eine wirksame Kontrole. In keinem Staate, welches auch seine politische Verfassung sein möge, kann aus der letztern ein Grund hergeleitet werden, diese Kontrole nicht zu gestatten. Der Nachweis über die verschiedenen Ausgaben, die Kraft von Lokomotiven, die Kosten des Transports, die bezahlten Transport-Preise, die Anzahl der transportirten Personen und die Masse der beförderten Güter, so wie Alles, was sich auf die Anlage und den Betrieb von Eisenbahnen bezieht, mag überall öffentlich sein.

86. Es werde daher der Verwaltung jeder Eisenbahngesellschaft die Verpflichtung auferlegt, jährlich der General-Versammlung einen vollständigen Rechenschaftsbericht, den vorstehend bezeichneten Nachweis enthaltend, vorzulegen, und diesen Bericht demnächst durch Aufnahme in ein vielgelesenes Tageblatt zu veröffentlichen.

§. 110.

87. Zur Ausführung der von mir vorgeschlagenen Beziehungen zwischen Staat und Eisenbahngesellschaften, so wie überhaupt zur

Erhaltung einer guten Ordnung, setze die Staatsregierung fest: daß die in einem Lande befindlichen Eisenbahngesellschaften ihre Bilançe auf Einen Tag schließen, und innerhalb einer gewissen Frist, (die nicht unter drei Monaten zu bestimmen ist,) der Staatsregierung einreichen sollen.

Sechs und zwanzigstes Kapitel.

Streitigkeiten über den Transport=Tarif. Streitigkeiten zwischen Aktionären.

§. 111.

88. Es ist durch die Preuß. allgemeinen Eisenbahnbedingungen die Entscheidung von Streitigkeiten zwischen den Gesellschaften und Privat=Personen über die Anwendung des Transport=Tarifs den Verwaltungsbehörden vorbehalten. Diese Bestimmung dürfte durchaus zweckmäßig sein; jedoch erscheint, um den Charakter der administrativen Justiz festzuhalten, die Eisenbahn=Kommission als die geeignetste Behörde zur Entscheidung in letzter Instanz.

§. 112.

Die Nothwendigkeit der in Baiern erlassenen gesetzlichen Bestimmung, daß die Aktionäre alle Zwistigkeiten unter sich schiedsrichterlich schlichten sollen, kann in Zweifel gezogen werden. Sie scheint zum mindesten in den Ländern und Provinzen, wo die Gesetzgebung die Verhältnisse der Theilhaber von Handlungsgesellschaften und ihrer Verwaltungen, so wie den Begriff anonymer Handlungsgesellschaften, hinreichend festgestellt hat, nicht zweckmäßig zu sein. Insbesondere scheinen mir die allgemeinen Bestimmungen des Rheinischen Handelsgesetzbuches nicht nur zu genügen, sondern auch sichernder zu sein, als die Anordnung eines Schiedsgerichts.

Sieben und zwanzigstes Kapitel.

Die Aktien.

§. 113.

Vom Schwindel in Eisenbahn-Aktien ist viel geredet und geschrieben worden. Es ist ein edles Bemühen der Staatsregierungen, daß sie Unternehmungen, welche nur des öffentlichen Nutzens wegen den Privat-Personen gestattet werden, nicht in den Kreis ordinärer Börsen-Spekulation oder auch des gewöhnlichen kaufmännischen Handels herabsinken lassen wollen. Es ist auch eine lobenswerthe Sorgfalt für das Interesse der Kapitalisten, wenn eine Staatsregierung ihnen alle zweckdienliche Aufklärung über den Umfang und die Gefahr einer Eisenbahnunternehmung zu verschaffen sucht. Endlich ist es sehr natürlich, daß die Staatsregierungen von der Gemeinnützigkeit und dem Patriotismus der Unternehmer von Eisenbahnen wenig halten, und den deßfallsigen Versicherungen nicht sonderlich trauen, denn sie urtheilen hierbei nach der Erfahrung; auch kann es nicht anders sein, als daß der Eigennutz die Haupt-Kapitale beschaffen muß, wenn die Eisenbahnen durch die Privat-Industrie angelegt werden sollen. Selbst wenn der Staat Anleihen macht, verhält es sich damit in der Regel nicht anders, denn das Darleihen von Geld an den Staat aus bloßem Patriotismus ist eine Ausnahme, die nur in außerordentlichen Umständen vorkommt.

Man muß also die Dinge nehmen, wie sie sind; man muß auch einsehen, daß durch gesetzliche Bestimmungen der Handel mit Aktien wohl erschwert oder unsicherer gemacht, jedoch nicht gehindert werden kann. Trotz aller in dieser Beziehung in Preußen erlassenen gesetzlichen Bestimmungen wird doch täglich, nicht nur in Preußen, sondern auch im Auslande, mit den Aktien gehandelt.

89. Man lasse daher fallen, was erfahrungsmäßig den Zweck verfehlt; man benutze im Interesse des Staats den Eigennutz der Kaufleute und Kapitalisten und eröffne die Konkurrenz; man treffe die Einrichtungen so, daß Solidität und Einsicht vor dem Schwindel und dem Leichtsinne den Vorzug erhalten.

§. 114.

Unter Schwindel im Handel versteht man, wenn Jemand Verpflichtungen eingeht, die weit über seine Kräfte hinausgehen, oder

mit Gegenständen beträchtlich spekulirt, die eigentlich gar nicht, sondern nur in der Hoffnung bestehen.

Alles dieß ist allerdings als Mißbrauch anzusehen, gegen welchen im Allgemeinen in den meisten Ländern Gesetze bestehen. Diese in besonderer Beziehung auf Eisenbahnen noch auszudehnen, scheint keine Veranlassung zu sein. Der weise Gesetzgeber wird nie erwarten, daß er einen durchaus vollkommenen Zustand hervorbringen könne; er weiß, daß, wenn die Möglichkeit des Mißbrauches völlig gehemmt werden soll, der nützliche Gebrauch darunter mehr leidet, als höhere Rücksichten gestatten.

Durch die im 16. Kapitel aufgestellten Grundsätze ist die Konkurrenz frei erhalten, und zugleich den soliden Aktien-Zeichnern und einsichtsvollen Unternehmern vor den unsoliden oder leichtsinnigen oder unwissenden der Vorzug gesichert worden. Hierdurch ist dem Aktien-Schwindel, gerade in dessen schädlichster Richtung, so wie der tadelnswürdigsten Art von Aktien-Spekulation, wirksam vorgebeugt worden. Auf der einen Seite wird das Publikum nicht geneigt sein, mit der Hoffnung auf Aktien zu handeln, sobald gesetzlich feststeht, daß eine Eisenbahngesellschaft, so lange sie nicht unter Festsetzung aller Bedingungen die Konzession erhalten hat, nichts als eine Hoffnung ist. Auf der andern Seite wird eben dadurch verhindert, daß eine Vereinigung mehrer Personen, oder eine einzelne Person die Zusage einer Konzession nur deßhalb zu erlangen sucht, um schnell an den Aktien zu verdienen, nicht um die Unternehmung mit Kraft und Einsicht in's Werk zu setzen, und dann erst den eigentlichen Gewinn von den Aktien zu erwarten.

§. 115.

Wird wie nicht zu bezweifeln ist, durch Anwendung der obigen Grundsätze einem schädlichen Aktien-Handel wirksam gesteuert, so müssen dagegen dem nicht schädlichen oder dem nützlichen Aktien-Handel keine Hindernisse in den Weg gelegt werden. Nützlich ist er dem Staate, insofern die Aussicht auf Gewinn an den Aktien zur Konkurrenz ermuntert, und folglich zur Erlangung der vortheilhaftesten Bedingungen für den Staat beiträgt. Für diesen ist also jede Bestimmung nachtheilig, durch welche der solide Handel mit Aktien erschwert wird. Dagegen ist es keine Erschwerung dieses Handels, sondern nur eine Verstärkung der Solidität der Aktien, so wie der

Sicherheit der Ausführung des Unternehmens, wenn die folgenden Grundsätze angenommen werden.

90. Wer sich zur Uebernahme von Aktien einer Eisenbahngesellschaft verpflichtet, verbindet dadurch sich zur Einzahlung des vollen Betrages des Nennwerthes. Geht die Aktie, oder der dieselbe ersetzende Interims-Schein, vor Entrichtung dieses vollen Betrages, an einen andern Eigner über, so bleibt der erste Unterzeichner dennoch für die Einzahlungen, so weit solche noch nicht erfolgt sind, verantwortlich.

91. Der erste Unterzeichner ist gehalten, die Einzahlungen zu leisten, wenn der spätere Eigner dieses innerhalb der durch die Statuten zu bestimmenden Fristen, und nach den durch die Statuten vorzuschreibenden öffentlichen Aufforderungen unterlassen möchte.

92. Der spätere Eigner verliert hierdurch ohne irgend einen Ersatz, jedes Eigenthumsrecht an den Aktien oder Interims-Scheinen. Dieses Recht geht alsdann an den ersten Unterzeichner über. Er bezahlt der Gesellschaft die Hälfte des Betrages der frühern Einzahlungen, und ist nicht gehalten, die andere Hälfte einem spätern Eigner zu ersetzen.

93. Leistet der erste Unterzeichner die Einzahlungen nicht innerhalb der durch die Statuten festzusetzenden Fristen, und nach den dort zu bestimmenden Aufforderungen, so steht es der Gesellschaft frei, entweder die fälligen Einzahlungen von ihm auf gerichtlichem Zwangswege einzutreiben, oder ihn seines Rechts an die Aktie verlustig zu erklären. In dem letztern Falle verliert er den Betrag aller früher gemachten Einzahlungen und verwirkt außerdem eine Konventional-Strafe von zehn Prozent des Nennwerthes der Aktie. Die frühern Einzahlungen, so wie die Konventional-Strafe, sind alsdann der Gesellschaft verfallen.

Acht und zwanzigstes Kapitel.

Der Reserve Fond.

§. 116.

Bei großen Unternehmungen, in welchen durch außergewöhnliche Ereignisse unerwartet ein beträchtlicher Schade entstehen kann, ist

der Vorsicht angemessen, einen Reserve-Fond zu sammeln, um aus demselben einen solchen Schaden bestreiten zu können. Diese Regel paßt vollkommen auf Eisenbahngesellschaften, da durch Natur- oder Kriegsereignisse eine außergewöhnliche Beschädigung der Eisenbahn, oder überhaupt durch unvorhergesehene außerordentliche Verhältnisse, eine den Ertrag wesentlich schmälernde Stockung des Verkehrs eintreten kann. In diesem Falle ist es für die Aktionäre ersprießlich, wenn wenigstens die Zinszahlung der Aktien nicht unterbrochen zu werden braucht, und diese aus dem Reserve-Fond erfolgen kann.

Hieraus folgt, daß die Summe, welche eine Gesellschaft jährlich zur Bildung eines angemessenen Reservefonds verwendet, nicht als Gewinn betrachtet werden darf. Der Beitrag zu diesem Fond ist einer Versicherungs-Prämie ähnlich. Es würde indessen gegen das Interesse der Aktionäre wie des Staates sein, wenn von dem Ertrage der Eisenbahn jährlich ein zu großer Theil zum vorbezeichneten Zweck verwendet würde, oder wenn die Verwendung noch fortdauerte, nachdem der Zweck erreicht, d. h. nachdem der Reserve-Fond zu einer angemessenen Höhe angewachsen ist.

Es sind also zweierlei gesetzliche Bestimmungen nothwendig, eine, daß ein Reserve-Fond gebildet werden soll, und eine andere über das Maximum und Minimum desselben, wie auch des jährlichen Beitrages.

94. Kaufleute und Techniker sind wahrscheinlich darüber einig, daß zehn Prozent von den Gesammtkosten der Bahnanlage und der Betriebsmittel ein hinreichendes Maximum für die Höhe des Reserve-Fonds ist. Zweckmäßigkeit und Billigkeit vereinigen sich, um das Maximum des jährlichen Beitrags zu 10 Prozent vom Gesammtreinertrage, oder zu 20 Prozent von dem die Zinsen übersteigenden Reinertrage, als angemessen zu empfehlen. Es könnte außerdem bestimmt werden, daß, welches auch der Reinertrag sei, der Beitrag zum Reserve-Fond Ein Prozent vom Gesammt-Anlage-Kapitale nicht übersteigen solle. Das Minimum für die Höhe des Reserve-Fonds und für den jährlichen Beitrag zu demselben mag füglich auf die Hälfte des dafür zu gestattenden Maximums gesetzt werden, jedoch mit der Bestimmung, daß die Gesellschaften nichts vom Reinertrage für den Reserve-Fond zu ver-

wenden verpflichtet sind, wenn der erstere den Zinsfuß von fünf Prozent nicht übersteigt.

95. Innerhalb der vorstehend angegebenen Grenzen überlasse man es den Gesellschaften, das Nähere wegen des Reserve-Fonds in ihren Statuten festzusetzen.

Neun und zwanzigstes Kapitel.

Die Verwaltung; ihre Mängel.

§. 117.

Der unausbleibliche Nachtheil einer fehlerhaften oder schlechten Verwaltung eines industriellen Unternehmens besteht darin, daß dessen Produktion vertheuert oder verschlechtert wird, häufig beides. Ist für die letztere eine Konkurrenz gestattet oder leicht ausführbar, so wird jener Nachtheil in der Regel allein von den Betheiligten des Unternehmens getragen; die Staatsregierung mag alsdann die Maxime, daß sie in die innern Verwaltungseinrichtungen kaufmännischer Gesellschaften hemmend oder gebietend einzuschreiten nicht berufen sei, ruhig in Anwendung bringen. Bei Eisenbahngesellschaften verhält es sich anders; ihre Produktion ist: Transportirung von Menschen und Gütern; die Verschlechterung dieser Produktion: Mangel an Sicherheit, Bequemlichkeit, Ordnung und Geschwindigkeit des Transports; die Vertheuerung der Produktion: erhöhter Transport-Preis. Die Staatsregierung ist daher durch ein starkes Interesse verpflichtet, für eine gute Verwaltung der Eisenbahngesellschaften zu sorgen, so weit dieß geschehen kann, ohne die für die Privat-Industrie erforderliche freie Bewegung im Handeln zu beschränken.

Diese Pflicht wird noch verstärkt dadurch, daß der Verwaltung großer Aktien-Gesellschaften gewisse Mängel eigenthümlich sind, oder besondere Gefahren der Verschlechterung drohen, die bei kaufmännischen Unternehmungen der Einzelnen gar nicht stattfinden.

§. 118.

Betreibt ein Einzelner oder eine aus wenigen Personen bestehende Handelsgesellschaft eine industrielle Unternehmung, so ist diese in der Regel Haupterwerbzweig. Die Betheiligten setzen dabei ihr Vermögen oder ihren Kredit meistens ganz ein, und wenden alle ihre Kräfte an das Gelingen; sie allein genießen alle Vortheile und tragen den gänzlichen Schaden; ihre Ehre oder ihre Existenz ist an das Gelingen der Unternehmung geknüpft. Das stärkste Privat-Interesse spornt daher zu einer guten Geschäftsführung an.

Wie klein ist dagegen das Interesse eines Aktionärs einer großen Eisenbahngesellschaft im Verhältniß seines Vermögens zum Gesammt-Kapitale der Unternehmung. Die Leichtigkeit, womit er durch Verkauf der Aktien der Theilnahme sich entäußern kann, vermindert sein Interesse noch mehr; er bekümmert sich deshalb um die Güte der gesellschaftlichen Verwaltung meistens nur wenig; erst wenn die Resultate schlecht werden, die Aktien nicht ohne erheblichen Schaden verkäuflich sind, und die (häufig nach Möglichkeit von der Verwaltung lange geheim gehaltenen) schlechten Zustände recht hervortreten, richtet er wohl eine ernste Aufmerksamkeit auf die Verbesserung der Verwaltung; doch wird er oft auch dieß nicht thun und sich damit trösten, daß, wenn *diese* Aktien schlecht wurden, dagegen andere, die er besitzt, gut rentiren und den Schaden kompensiren. Das verhältnißmäßig kleine Interesse der Betheiligten ist einer der eigenthümlichen Mängel der großen Eisenbahngesellschaften, der auf ihre Verwaltung nachtheilig zurückwirkt.

§. 119.

Nur eine seltene, in der Gesetzgebung nicht zu berücksichtigende, Ausnahme könnte es sein, wenn gemeinnütziger Sinn, Geschäftskundigkeit und die erforderliche Muße so vereinigt wären, daß daraus die Stiftung einer Eisenbahngesellschaft mit tüchtiger Verwaltung hervorginge. Trägt auch häufig der Patriotismus zur Begründung von Eisenbahnanlagen bei, so sind doch selten ihm die kaufmännischen Kenntnisse und Erfahrungen beigesellt, welche zur Einrichtung einer guten gesellschaftlichen Verwaltung erforderlich sind. Das Privat-Interesse gründet daher in der Regel die Eisenbahngesellschaften, und zwar nicht ein solches, welches in *der Bethei-*

ligung durch Aktien einen Haupterwerbszweig sich schaffen will. Es ist für den Staat vortheilhaft, daß das Privat-Interesse die für das allgemeine Wohl nützlichsten Unternehmungen hervorruft; nur müssen die mit diesem Ursprunge leicht eintretenden Mängel und Gefahren, um sie vermeiden oder vermindern zu können, nicht übersehen werden.

Bei der nachstehenden Schilderung der gewöhnlichsten Motive bei der Stiftung von Eisenbahngesellschaften bitte ich, nicht außer Acht zu lassen, daß der Zweck ist, jene Mängel oder Gefahren deutlich zu machen. Ich bin daher gezwungen, die schlimme Seite der Sache hervorzuheben; nur selten fehlt sie gänzlich, und sie ist meistens in irgend einem Punkte mehr oder weniger erkennbar. Aber auch selten ist sie allein da. Die edlern, bessern oder unschädlichern Motive und Elemente sind bei Stiftung der Eisenbahngesellschaften und der Einrichtung ihrer Verwaltung nicht selten mitwirkend, bedürfen aber, ihres allgemeinen Nutzens oder ihrer Unschädlichkeit wegen, für den obigen Zweck keiner Erörterung. Ausdrücklich will ich nur bevorworten, daß ich sie nicht verkenne.

§. 120.

Die Absicht, durch den Verkauf der Aktien zu verdienen, ruft Eisenbahngesellschaften, oder gar nur die Pläne zu denselben, hervor.

Ist dieß ein Haupt-Motiv, so ist die Gefahr vorhanden, daß die Stifter um die Einrichtung einer guten Verwaltung nicht genug sich bemühen, denn, was sie von Aktien behalten, ist völlig Nebensache. Das beste Gegenmittel dieses Uebelstandes ist im 16. Kapitel angegeben.

§. 121.

Das Motiv, welches am häufigsten große Aktien-Gesellschaften, also auch die für Eisenbahnen, hervorruft, ist, eine gute Anstellung für einen oder mehre der Stifter zu erlangen. Dieses Motiv ist ein vorzüglich starkes aus folgenden Gründen:

1. Die Anstellung ist mit einer viel unabhängigern und ehrenvollern bürgerlichen Stellung verknüpft, als die eines Handlungsdieners bei Kaufleuten.

2. Bei den letztern ist sehr selten eine so einträgliche Anstellung zu finden, wie die der ersten Beamten einer großen Aktien-Gesellschaft.

3. Meistens ist der obere Beamte am Gewinn der Gesellschaft betheiligt, trägt aber den etwaigen Schaden nur für wenige Aktien, und kann also, ohne selbst zu wagen, beträchtlich verdienen.

4. Eine kurze Dauer der Anstellung ist bei der Aktien-Gesellschaft in der Regel nicht so leicht zu befürchten, wie bei einem Kaufmann.

5. Bei der Gesellschaft kann leichter, als bei dem einzelnen Privat-Mann, nebenbei ein erlaubter oder unerlaubter Vortheil erlangt werden.

Die hieraus leicht entstehenden Mängel oder Gefahren sind, daß der Hauptzweck (die Prosperität der Gesellschaft) in den Hintergrund tritt, und das Mittel zu demselben, (das Verwaltungsamt,) zur Hauptsache gemacht wird. Für die Anstellungen, deren Erlangung die Stifter beabsichtigen, wird in den Statuten am meisten gesorgt. Es wird so eingerichtet, daß die Anstellungen sehr lukrativ und dauernd werden, eine große Unabhängigkeit und wenig Kontrole vorhanden ist, und die Verantwortlichkeit auf das möglich kleinste Maß reduzirt, auch die Entlassung sehr schwer wird.

Die hieraus entspringenden schlimmen Folgen sind unverkennbar und bereits durch mannigfache Erfahrungen erwiesen. Der Untüchtigkeit oder Unredlichkeit wird ein freier Spielraum gewährt, und wenn sie es nicht gar zu arg treibt, eine lange Herrschaft in der gesellschaftlichen Verwaltung gesichert.

Die Gefahr, welche den Gesellschaften droht, wenn bei deren Stiftung die Erlangung guter Anstellungen Haupt-Motiv war, wird noch durch einen besondern Umstand verstärkt. Geschäftsmänner mit Kenntnissen, Talent und Unternehmungsgeist begabt, häufig auch rechtlich oder wegen ihres Charakters achtungswerth, aber in ihren Unternehmungen unglücklich, suchen durch Stiftung einer großen Aktien-Gesellschaft wieder eine lukrative und ihren Neigungen angemessene Stellung zu erhalten. Sie schieben die Ursache des Mißlingens ihrer Unternehmungen auf schuldloses Unglück, und übersehen, wie die meisten Menschen, daß dieß nur Ausnahme ist; daß vielmehr das Verlangen, schnell reich zu werden, oder der Mangel an Sparsamkeit, an Vorsicht und an ruhiger Erwägung aller ein-

wirkenden Verhältnisse die alleinigen Ursachen sind, wenn kaufmännische Unternehmungen in dem Maße nicht glücken, daß dadurch das eigene Vermögen, oder noch über dasselbe hinaus, verloren geht. Unter diesen Geschäftsmännern gibt es allerdings sehr brauchbare für die ersten Stellen in der Verwaltung großer Aktien-Gesellschaften; indessen können für diese doch leicht die nämlichen Fehler verderblich werden, die es früher bei den eigenen Geschäften gewesen sind; gerade weil so wenige Menschen im reifen Alter die Grundansichten verändern, welche ihre Handlungen bestimmen. Die Erfahrung gebietet daher vorzügliche Vorsicht, wenn solchen Männern ein großer Wirkungskreis bei Aktien-Gesellschaften anvertraut wird. Je weniger sie selbst bei der Feststellung der Statuten dahin wirkten, daß in diese die angemessenen Bestimmungen zur Erreichung einer wirksamen Kontrole über die Verwaltung aufgenommen werden, desto mehr Grund zum Mißtrauen haben die Aktionäre.

§. 122.

Wenn vermögende Geschäftsmänner, oder solche, die in guten kaufmännischen Verhältnissen sich befinden, eine große Aktien-Gesellschaft gründen, oder nach der Theilnahme an deren oberer Leitung streben, so geschieht dieß nicht immer wegen der Ehre, des nützlichen Zweckes oder der Remuneration; das Haupt-Motiv ist oft, durch die Aktien-Gesellschaft indirekt andere lukrative Geschäfte oder Privat-Vortheile zu erlangen. Dieß kann auf vielfache Weise geschehen. Damit man die Betheuerungen der Kaufleute und anderen Stifter oder Verwalter von Eisenbahngesellschaften: es sei an Erlangung von Privat-Vortheil nicht zu denken, — nicht zu leicht für wahr halte, will ich einige Gewinnmittel unter vielen angeben.

1. Die Wahrscheinlichkeit des Steigens oder Fallens des Aktien-Kurses kann von den Verwaltern zuerst erkannt, und dadurch Gewinn vom Aktien-Handel erzielt werden.
2. Die erste Anwartschaft auf die Besorgung der Geldgeschäfte der Gesellschaft wird erlangt, und es werden dafür die deßfallsigen Bestimmungen unvortheilhafter für die Gesellschaft festgesetzt, als es nöthig gewesen wäre.
3. Als Verwalter der Gesellschaft wird Kenntniß und Einsicht in die Speditions- und Konsignations-Geschäfte erlangt; hier-

durch und durch den Einfluß der Stellung wird die Aussicht eröffnet, von diesen Geschäften um so mehr zu erwerben.

4. Wenn die Kontrole nicht gut ist, so können die Verwalter der Gesellschaft in den Preisen oder der Beförderung der Transporte unerlaubte Vorzüge erlangen.
5. Diese Verwalter lassen ihre Freunde und die Personen, welche außer ihnen zunächst die Mißbräuche kennen möchten, an ihren besondern Vortheilen partizipiren, damit die Rüge unterbleibe.

Es wird also auf diese Weise die Gefahr für die Verschlechterung der gesellschaftlichen Verwaltung erhöhet.

§. 123.

Am gefährlichsten für das Interesse der Aktionäre, (folglich auch des Staates,) ist es, wenn die in den §§. 121, 122 geschilderten Motive sich vereinigen. Hauptzweck wird dann, die ausschließliche Verwaltung sich dauernd zu sichern. Die unter dem Einflusse dieser vereinigten Motive zu Stande kommenden Statuten werden allemal vorzugsweise die mangelhaftesten Bestimmungen zur Verbürgung der Rechtlichkeit und Ehrliebe der obern Verwaltung enthalten.

§. 124.

Wie die verhältnißmäßig geringe Betheiligung durch Aktien die Sorgfalt der Aktionäre für die Erlangung der besten Verwaltung schwächt, so wirkt auch bei den Personen, aus welchen die letztere besteht, der nämliche Umstand konstant zur Schwächung ihres Eifers, selbst ihrer Rechtlichkeit hin. Besitzt ein Verwaltungsmitglied bei einer Gesellschaft, die $2\frac{1}{2}$ Millionen Thaler Aktien-Kapital hat, selbst für 10,000 Thlr. Aktien, und erwirbt zum Nachtheil der Gesellschaft einen Privatvortheil von 1000 Thlrn., so opfert es als Aktionär dazu doch nur $6\frac{2}{3}$ Thlr., und hat also diesen Privat-Vortheil fast ungekürzt erlangt. Sind wenige Personen für eine industrielle Unternehmung associirt, so wird jeder Theilhaber durch moralisches Gefühl, oder durch die Vorstellung, daß ein Betrug begangen würde, von der Erlangung eines solchen Privat-Vortheils abgeschreckt. Bei der Aktien-Gesellschaft dagegen beschwichtigt der Verwalter sein Gewissen mit allerlei Gründen, z. B. auf jede Aktie betrage der erlangte Nachtheil nur wenige Groschen, und sei also des Redens nicht werth; oder die Gesellschaft habe gar keinen Schaden

davon, und man benutze nur die Stellung als Verwaltungsmitglied zur Erlangung eines Vortheils, der sonst einem Andern doch zu Theil geworden wäre.

§. 125.

Den Staatsregierungen wie den Aktionären empfehle ich dringend, meine Betrachtungen und Vorschläge hinsichtlich der Begründung guter Eisenbahnverwaltungen einer ernsten Prüfung und Berücksichtigung zu widmen; denn viel Tadelnswerthes und für das Gedeihen der Gesellschaften Nachtheiliges geschieht in dieser Hinsicht theils durch Unkunde, theils durch überlegene Einsicht Derer, welche ihre besondern Zwecke verfolgen, und wohl wissen, daß diese durch die Einrichtung der Verwaltung zu erreichen sind.

Dreißigstes Kapitel.

Die Verwaltung. — General=Versammlung. — Bildung der Verwaltungsbehörden. —

§. 126.

Stimmberechtigung und Stimmenmehrheit in der General=Versammlung.

Die Art und Weise, in welcher die Stimmberechtigung der Aktionäre festgesetzt wird, ist vom wesentlichsten Einflusse auf die Bildung der Verwaltung, weil deren Mitglieder nach der Mehrheit der Stimmen von den Aktionären in der General=Versammlung gewählt werden. Die beiden Extreme, jedem Aktionär eine Stimme, und jeder Aktie Eine Stimme zu geben, stehen wie Demokratie und Aristokratie sich entgegen. Den Statuten der Gesellschaft ist meistens anzusehen, von welchem Elemente die Stifter, wenn sie an der Spitze der Gesellschaft zu bleiben beabsichtigen, die größte Unterstützung erwarteten.

96. Das Gesetz mag füglich eine richtige Mitte in Beziehung auf die Stimmberechtigung vorschreiben, und ein Minimum der Betheiligung zur Erlangung Einer Stimme, das Maximum der Stimmen, die ein Aktionär haben darf, so wie eine Gradation zwischen diesem Maximum und jenem Minimum feststellen.

Durch Festsetzung dieses Grundsatzes würde mancher Einfluß, der zum Nachtheil des Ganzen sich geltend machen könnte, in die angemessenen Schranken gebracht.

97. Ein Mittel, um die Stimmberechtigung indirekt zu beschränken, wodurch die Beamten der Gesellschaft um so größern Einfluß auf die General-Versammlung auszuüben vermögen, besteht darin, daß den nicht in dem Orte, wo die General-Versammlung gehalten wird, wohnenden Aktionären die Theilnahme an dieser Versammlung, entweder in Person oder durch Bevollmächtigte, erschwert wird. Es mag auch in dieser Beziehung eine gesetzliche Bestimmung eine angemessene Regel vorschreiben. Worauf es hierbei eigentlich ankommt, ist bei Vergleichung der Statuten der verschiedenen deutschen Eisenbahngesellschaften leicht erkennbar.

98. Damit bei den Beschlüssen und Wahlen der General-Versammlung wirklich die Majorität entscheide, und nicht ein einseitiger Einfluß dabei sich geltend mache, ist die Aufstellung des Grundsatzes zweckmäßig, daß für Wahlen und Beschlüsse absolute Stimmenmehrheit erforderlich sei.

§. 127.

Befugnisse der Generalversammlung.

Obenhin betrachtet, sollte man glauben, daß die Gesammtheit der Aktionäre gegen unregelmäßiges Verfahren der gesellschaftlichen Beamten dadurch gesichert würde, wenn der General-Versammlung die Bestimmung über die wesentlichen Verwaltungsgegenstände vorbehalten wird; in der Wirklichkeit verhält es aber sich ganz anders.

Jene Versammlung ist durchaus ungeeignet zur gründlichen Erörterung und Kenntnißnahme der meisten Verwaltungsgegenstände. Sie hat nicht einmal die dazu erforderliche Zeit, weil sie nur selten zusammenkommen, und dann nicht lange zusammen bleiben kann. Sollen komplizirte Fragen entschieden werden, so ist es leicht, die Versammlung mit der Diskussion der weniger wichtigen Gegenstände lange zu beschäftigen, so daß sie die wichtigern ohne gründliche Erörterung abmacht, wobei dann leicht die etwaigen Fehler und Mißgriffe der Verwaltung durch Beschlüsse der Generalversammlung gedeckt werden. Es ist dieß durch vielfache Erfahrungen außer Zweifel gestellt und in der Natur der Dinge begründet.

Wie mag eine große Versammlung von Aktionären die Fähigkeit besitzen, schwierige Fragen mit Sachkenntniß zu lösen, da zu der letztern die Eigenschaft als Aktionär, oder eines Menschen, der ein gewisses Kapital in Aktien anlegen kann, nichts weniger als ausreicht.

99. Als Resultat dieser Erwägungen und Erfahrungen kann für gewiß angenommen werden, daß die Generalversammlungen großer Eisenbahngesellschaften nur befähigt sind: unter den Aktionären die geeignetsten Personen zur obern Leitung und Kontrole der Verwaltung zu wählen, und außerdem nur sehr wenige organische Beschlüsse zu fassen, wie z. B. über die Vermehrung des Aktien-Kapitals, die Aufnahme eines Anleihens und die Anlage von Zweigbahnen. Ich nehme keinen Anstand, den Staatsregierungen zu empfehlen, in vorstehender Beziehung das, was vernünftig und erfahrungsmäßig ist, in eine gesetzliche Bestimmung zu verwandeln. Es wird dann verhindert werden, daß durch Unerfahrenheit oder Unkenntniß, oder auch mit Absicht der Stifter einer Eisenbahngesellschaft, nachtheilige Verfügungen über die Befugnisse der General-Versammlung in die Statuten aufgenommen werden.

§. 128.

Die Bildung der Verwaltungsbehörden.

100. Bei großen Eisenbahngesellschaften erachte ich es für nothwendig, daß dreierlei Verwaltungsbehörden angestellt werden: eine für die obere ausübende Leitung, die ich **Direktion** nenne, eine für die obere Kontrole, die zugleich fortwährende Repräsentantin der Gesammtheit der Aktionäre ist, und die ich **Verwaltungsrath** nenne, endlich eine für die spezielle Leitung, aus den verantwortlichen höhern Beamten bestehend.

101. Die Funktionen dieser verschiedenen Behörden müssen scharf begrenzt und so bestimmt werden, daß Einfachheit im Verwaltungs-Organismus herrsche, die freie Bewegung jeder Behörde innerhalb ihrer Befugnisse nicht gehemmt, und dennoch zugleich die möglich wirksamste Kontrole erlangt werde.

102. Als Folge dieses Systems stellt sich zuvörderst die Nothwendigkeit heraus, daß die höhern **verantwortlichen** Beamten die meisten Kenntnisse besitzen und die meisten Verwaltungsarbeiten besorgen, dagegen aber auch am stärksten remunerirt sein müssen. Wird die Erfüllung dieser Bedingung in's Auge gefaßt, so wird

man mit mir nach den im §. 127. aufgestellten Ansichten der Ueberzeugung sein, daß die Anstellung dieser höhern verantwortlichen Beamten so wenig wie die der untern Angestellten zu den Funktionen der General-Versammlung gehören darf, sondern der Direktion unter Zuziehung des Verwaltungsrathes überlassen werden muß.

103. Es stellt sich ferner als zweckmäßig heraus, daß die Direktion, so wie der Verwaltungsrath, von der General-Versammlung gewählt, und daß durch die Wahl selbst die Trennung der Funktionen beider Behörden indirekt ausgedrückt werde.

Wählte z. B. die General-Versammlung nur den Verwaltungsrath, und überließe es diesem, die Direktion zu ernennen, so wäre dieß schon eine Verschmelzung der Funktionen und eine Schwächung der Garantieen einer guten Kontrole. Die Majorität in dem Verwaltungsrathe würde ihre Schützlinge vorzugsweise ernennen, und nachher, gerade weil sie dieß sind, würde auf die Kontrole wenig zu bauen sein. Jede dieser Behörden ist also besonders von der Generalversammlung, und zwar mit Verschiedenheit der Amtsdauer, zu wählen.

Ein und dreißigstes Kapitel.

Die Verwaltung. — Direktion; Verwaltungsrath; höhere verantwortliche Beamte; die untern Angestellten; Bahn-Polizei.

§. 129.

Die Direktion.

Die Bildung der Direktion ist zuerst hinsichtlich der Amtsdauer und der Zahl der Mitglieder zu betrachten.

Es ist zweckmäßig, daß die zu dieser Verwaltung gehörenden Personen dem schnellen Wechsel nicht unterworfen werden.

104. Das Minimum für die Amtsdauer dürfte drei Jahre, das Maximum sieben Jahre sein. Fünf Jahre erachte ich in den meisten Verhältnissen für die geeignetste Amtsdauer. Auf diese Weise können die Mitglieder das Geschäft gehörig kennen lernen, und die Zwecke desselben beharrlich verfolgen.

105. Aus dieser Ursache ist es angemessen, daß die Mitglieder der Behörde nicht auf einmal, sondern von Jahr zu Jahr austreten, und daß die Austretenden immer wieder wählbar sind.

106. Ein Kollegium, welches oft über mannigfaltige Verwaltungsgegenstände zu berathen hat, darf nach allen Erfahrungen nicht zu zahlreich sein. Das Minimum der Anzahl der Mitglieder eines Kollegiums ergibt sich von selbst zu drei; es ist aber nicht zweckmäßig, dieses Minimum als Regel festzustellen, weil dann leicht der Fall eintritt, daß dasselbe, wegen Abwesenheit, Krankheit oder anderer Hindernisse der Mitglieder, nicht vollzählig zu machen ist. Das Maximum kann füglich auf sieben Mitglieder festgesetzt werden und ich erachte fünf Mitglieder als die angemessenste regelmäßige Anzahl.

107. Die Mitglieder dürfen nicht unter den wenigst betheiligten Aktionären gewählt werden, denn es ist wünschenswerth, daß sie ein nicht zu kleines Interesse an dem Flor der Unternehmung haben; es mag daher ein Minimum der zur Wählbarkeit als Mitglied erforderlichen Betheiligung bestimmt werden.

108. Die Direktion ist die obere leitende Behörde, und schon hierin liegen ihre wesentlichen Funktionen. Eine fortwährende spezielle Geschäftsführung soll dieser Behörde nicht zugemuthet werden, sondern nur die Leitung im Ganzen, die Beschlußnahme über einzelne Gegenstände als Norm zur Ausführung durch die höhern verantwortlichen Beamten. Nichts Wesentliches soll geschehen können, was nicht die Direktion vorgeschlagen oder festgesetzt hätte; insbesondere bezieht sich dieß auch auf die Anstellung der höhern verantwortlichen Beamten und der übrigen Angestellten der Gesellschaft.

Das Wichtigste bei der Festsetzung der Funktionen der Direktion bleibt daher die Bestimmung darüber, was sie entweder gar nicht, oder was sie nur mit Genehmigung des Verwaltungsrathes thun darf.

109. Es muß der Direktion verboten sein, Personen im Dienste der Gesellschaft für eine längere Dauer, als etwa 8 bis 10 Jahre, anzustellen, oder Pensionen denselben zu bewilligen.

110. Bei Anstellung der verantwortlichen höhern Beamten der Gesellschaft, so wie der Kassenbeamten; bei jeder Anstellung, deren Dauer über eine gewisse Zeit, etwa 4 bis 5 Jahre, hinausgeht, oder mit welcher eine über einen gewissen Betrag hinausreichende Besol-

dung verbunden ist; bei Gewährung von Kredit an Banquiers; bei der Erwerbung oder Veräußerung von Immobilien; endlich bei allen bedeutenden Anlagen, und bei den wichtigsten und dauerndsten Geschäftseinrichtungen muß die vorgängige Genehmigung des Verwaltungsrathes erforderlich sein.

111. Auch die Formen für die Gültigkeit der von der Direktion Namens der Gesellschaft eingegangenen Verpflichtungen müssen festgesetzt, und namentlich muß bestimmt werden, daß solche Verpflichtungen ohne Mitunterschrift eines der höhern verantwortlichen Beamten für die Gesellschaft nicht verbindlich sind.

112. Wenn auch der Direktion keine fortwährende Beschäftigung auferlegt wird, so haben deren Mitglieder, wenn sie ihre Pflicht erfüllen wollen, doch manche Mühwaltung. Diese ohne irgend eine Entschädigung zu übernehmen, kann ihnen um so weniger zugemuthet werden, als ihre Anstellung immer auf mehre Jahre erfolgt. Sie müssen daher eine Entschädigung erhalten, deren Betrag nach zweierlei Rücksichten festzustellen ist; erstlich, daß die Theilnahme an der obern Leitung nicht Hauptbeschäftigung ist, sodann, daß eine gute obere Leitung wesentlich auf die Prosperität der Gesellschaft einwirkt. Daraus folgt, daß die Entschädigungssumme im Verhältniß zum Gewinn, also durch eine Tantième an demselben, jedoch auch ein Minimum jener Summe festzusetzen ist, welches selbst dann gewährt wird, wenn kein Gewinn stattfindet.

§. 130.

Der Verwaltungsrath.

113. Aus mehr als einem Grunde muß die Amtsdauer der Mitglieder des Verwaltungsrathes kurz sein. Meine Meinung ist, daß sie sämmtlich jährlich neu gewählt werden, daß jedoch die austretenden wieder wählbar sein müssen.

Hierfür spricht erstlich: die kurze Amtsdauer sichert den Aktionären ein kräftiges Mittel zum Einschreiten, wenn die Leitung der Unternehmung ihnen nicht zufriedenstellend zu sein scheint; sie wählen dann solche Personen in den Verwaltungsrath, von welchen sie die Ueberzeugung hegen, daß diese die Geschäftsleitung genau untersuchen und erforderlichen Falls energisch die gehörigen Schritte zur Abstellung von Mißbräuchen thun werden. Zweitens:

der Gefahr, daß durch Freundschafts-, Abhängigkeits- oder sonstige Verhältnisse im Laufe der Jahre zwischen den kontrolirenden und den kontrolirten Personen eine innige Verbindung entstehen könne, wird vorgebeugt. Drittens: da nicht nöthig ist, daß die Mehrzahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes an dem Sitze der Verwaltung wohne, so kann der manchmal nicht unbeträchtliche Wechsel im Eigenthum der Aktien bei einer jährlichen Wahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes besser die gehörige Berücksichtigung finden. Viertens: die Mitglieder des Verwaltungsrathes werden in der Regel, wie unten gezeigt wird, ohne Remuneration fungiren, weßhalb in vielen Fällen eine lange Amtsdauer ihnen nicht zugemuthet werden kann.

114. Hätte der Verwaltungsrath nur die Kontrole zu besorgen, so wäre es am zweckmäßigsten, die Anzahl der Mitglieder auf wenige zu beschränken; da er aber zugleich die Gesammtheit der Aktionäre auch außer der Kontrole in wichtigen Entscheidungen zu vertreten hat, so muß die Anzahl der Mitglieder größer sein. Es ist dieß auch deßhalb angemessen, damit vermittelst des Eintritts in den Verwaltungsrath die außerhalb des Verwaltungssitzes wohnenden Aktionäre mehr Theil an der Verwaltung nehmen können. Je nachdem die Verhältnisse sind, wird die Zahl der Mitglieder sehr verschieden, und zwischen zwölf und dreißig festzusetzen sein.

115. Wegen der kurzen Amtsdauer erscheint es nicht nöthig, ein Minimum der Betheiligung für die Mitglieder festzusetzen; die Bestimmung dürfte genügen, daß sie Aktionäre sein müssen.

116. Im vorigen §. sind mehre Beschlüsse der Direktion der Genehmigung des Verwaltungsrathes unterworfen, und dadurch die Funktionen des letztern bereits theilweise angegeben worden. Zu denselben gehört außerdem:

a) die Festsetzung der Kautionen der Beamten oder Angestellten der Gesellschaft;
b) die Prüfung der Rechnungslage, und die Ertheilung der Décharge;
c) die Entscheidung über Entlassung oder Absetzung der höhern verantwortlichen Beamten und der Angestellten, wenn diese Entscheidung vor Ablauf der Dienstzeit auf den Antrag der Direktion erfolgen soll;
d) eine wirksame Kontrole der Geschäftsführung.

117. Um Erfolg von dieser Kontrole zu erwarten, muß dem Verwaltungsrath durch die Statuten eine gewissermaßen diskretionäre Gewalt in die Hand gelegt werden. Er muß befugt sein: jederzeit Kassen-Revisionen bei den Beamten oder Angestellten der Gesellschaft vorzunehmen; alles jederzeit einzusehen, was auf die Geschäftsführung sich bezieht; sogar die Mitglieder der Direktion zu suspendiren; endlich dann, wenn er in der Geschäftsführung grobe Fehler entdeckt, und deren Abstellung nicht erwirken kann, die General-Versammlung außerordentlich zu den erforderlichen Beschlußnahmen zu berufen.

118. Damit kein Mißbrauch von dieser außerordentlichen Gewalt zu befürchten sei, dürfen die beiden letztern Befugnisse nur dann ausgeübt werden, wenn mehr als die Hälfte der Mitglieder des Verwaltungsrathes dafür stimmen. Die nämliche Bürgschaft muß auch den höhern verantwortlichen Beamten gewährt werden, wenn über deren außergewöhnliche Entlassung eine Entscheidung zu fassen ist.

119. Für die Ausübung der Kontrole müssen einfache Formen festgesetzt werden, damit sie den tadellosen Gesellschaftsbeamten nicht zu lästig sei. Es ist zweckmäßig, daß der Verwaltungsrath einzelne seiner Mitglieder damit beauftrage, so wie auch, daß er aus seiner Mitte einen Ausschuß erwähle, welcher die weniger wichtigen Gegenstände entscheidet und die Entscheidung der wichtigern vorbereitet.

120. Eine regelmäßige Remuneration sämmtlicher Mitglieder des Verwaltungsrathes ist unnöthig; es wird sogar in vielen Fällen nicht einmal erforderlich sein, eine solche für einzelne Mitglieder, welche die meisten Arbeiten zu besorgen haben, festzusetzen. Geschieht dieß dennoch, so würde ich abrathen, es anders, als vermittelst einer Tantième am Reinertrage, zu thun.

Die höhern verantwortlichen Beamten.

§. 131.

Ueber die Funktionen der höhern verantwortlichen Beamten oder Angestellten ist in den letzten §§. bereits Mehres enthalten.

121. Es dürfte nur noch hinzuzusetzen sein, daß kein unterer Beamter oder Angestellter, so wie kein Bahn-Polizei-Agent, ohne den

Antrag des einschlägigen höhern verantwortlichen Beamten in Dienst genommen werden darf, und daß den höhern Beamten die Annahme der Arbeiter gänzlich überlassen bleibt.

Diese Bestimmungen sind nothwendig, um die Wirksamkeit der den höhern Beamten aufzuerlegenden Verantwortlichkeit zu begründen. Soll diese bestehen, so muß innerhalb derselben eine freie Bewegung gestattet werden.

Damit die Gesellschaft rechtliche und tüchtige höhere verantwortliche Beamte bekomme und sich erhalte; damit sie sich derer entledigen könne, welche nicht rechtlich oder nicht tüchtig sind; damit das möglich stärkste Interesse die höhern verantwortlichen Beamten zur eifrigsten Pflichterfüllung ansporne; damit die Verantwortlichkeit erforderlichen Falls wirksam in Anspruch genommen werden könne; — sind folgende Bestimmungen nothwendig:

122. Die Direktion ist befugt, die höhern verantwortlichen Beamten nicht nur wegen Veruntreuung, sondern auch wegen nachlässiger Pflichterfüllung, unordentlichen Lebenswandels, oder anderer moralischen Gründe zu suspendiren.

123. Auf den Antrag der Direktion kann der Verwaltungsrath jene Beamten aus den im vorigen Grundsatze angegebenen Gründen außerordentlich entlassen.

124. Der vom Verwaltungsrathe erlassene Ausspruch der außerordentlichen Entlassung eines Beamten hat zur Folge, daß alle demselben vertragsmäßig gewährten Ansprüche an die Gesellschaft für Besoldung, Antheil am Ertrage, Entschädigungen, Gratifikationen oder andere Vortheile von selbst erlöschen.

125. Die höhern verantwortlichen Beamten sollen ihre Zustimmung oder Mitwirkung jedem Beschlusse der Direktion versagen, welchen sie den allgemeinen Gesetzen, oder den besondern Bestimmungen der Konzession oder der Statuten widersprechend erachten, es sei denn, daß vorgängig auch der Verwaltungsrath über einen solchen Beschluß berathen und demselben die Genehmigung ertheilt habe; in diesem Falle geht die ganze Verantwortlichkeit dafür auf die Mitglieder der beiden obern Behörden über, welche für den Beschluß gestimmt haben.

126. Die Remuneration der höhern verantwortlichen Beamten soll, wenigstens theilweise, in einer Tantième am Reinertrage der Eisenbahnunternehmung festgesetzt werden.

Man fürchte nicht, daß durch diese und die in den §§. 129, 130 enthaltenen Bestimmungen fähige und ehrliebende Individuen abgehalten werden möchten, dem Dienste der Gesellschaft sich zu widmen. Männer mit diesen Eigenschaften scheuen solche Bestimmungen nicht, wie die Erfahrung es schon bewiesen hat.

127. Nur müssen diese Bestimmungen von vorn herein feststehen, weil die nachträgliche Aufnahme derselben in einen besondern Vertrag einem beleidigenden persönlichen Mißtrauen ähnlich sieht, und leicht so gedeutet werden kann.

128. Eine Folge dieser Bestimmung ist, daß die höhern verantwortlichen Beamten sehr gut remunerirt werden müssen.

Dieß ist kein Nachtheil, sondern eine Ermunterung alles zur Beibehaltung einer vorzüglich guten Anstellung aufzubieten. Für große Aktien-Gesellschaften sind ein paar Tausend Thaler mehr oder weniger ein unerheblicher Gegenstand, wenn die Ausgabe den Zweck der besten Geschäftsführung fördert. Ein träger höherer Angestellter einer Eisenbahngesellschaft, der im alten Schlendrian das Geschäft führt, neuere Erfindungen nicht anzuwenden, oder über ihre Anwendbarkeit nicht zu urtheilen versteht, bringt der Gesellschaft Nachtheil, wenn er selbst gar nicht besoldet würde; geschweige denn ein nachläßiger oder unordentlicher, oder gar unredlicher Geschäftsführer.

Die Untüchtigkeit oder Unredlichkeit der obern Beamten von großen Aktien-Gesellschaften ist oft die Ursache ihres Mangels an Prosperität und sogar ihres Ruins. Es ist nicht selten, daß eine Gesellschaft gerade durch die Personen, welche die lukrativsten Anstellungen erwarten und erhalten, gebildet wird, und daß sie auf die Abfassung der Statuten einen später verderblichen Einfluß ausüben. Aus diesen Gründen empfehle ich die gesetzliche Feststellung der vorgeschlagenen Bestimmungen hinsichtlich der Anstellung und Entlassung der höhern verantwortlichen Beamten.

§. 132.

Das Gedeihen der Eisenbahngesellschaften und die Herstellung der niedrigsten Transport-Preise hängt zum größten Theile von der Tüchtigkeit der beiden höhern Beamten für die technische und für

die kaufmännische Geschäftsführung ab. Bei dem großen Interesse, welches der Staat sowohl an der Prosperität der Gesellschaften wie an den niedrigsten Transport-Preisen hat, empfehle ich zur Beförderung der Emulation, und sobald eine hinreichende Anzahl von Eisenbahngesellschaften im Betriebe ist, die Annahme des folgenden Grundsatzes.

129. Es sollen jährlich zwei Preise an diejenigen höhern technischen und kaufmännischen Beamten der Eisenbahngesellschaften vertheilt werden, welche unter den gegebenen Umständen des Terrains und des Verkehrs verhältnißmäßig hinsichtlich der Prosperität der Gesellschaft und der Herstellung der niedrigsten Transport-Preise am meisten leisteten. Die Austheilung der Preise erfolgt von der Eisenbahn-Kommission. Die von den Eisenbahngesellschaften oder deren verantwortlichen Beamten zu erlegenden Geldstrafen sollen zu diesem Zwecke verwendet werden; subsidiarisch werden die erforderlichen Fonds aus Staatsmitteln gewährt.

§. 133.

Die untern Angestellten.

130. Die Festsetzung des Gehalts, der Dienstzeit und der Entlassungsgründe vor Ablauf der Dienstzeit für die untern Angestellten, ist innerhalb der in den §§. 129, 130, 131 festgesetzten Schranken der Direktion, respektive den höhern verantwortlichen Beamten überlassen. Ich empfehle denselben, dabei sich vorsichtig zu benehmen, und besonders vor trägen Subjekten sich zu hüten; diese haben einen eigenthümlichen Hang, vorzugsweise ein Unterkommen bei großen kaufmännischen Instituten zu suchen, weil unter vielen Angestellten der lässige oder träge eher übersehen und übertragen wird, als bei dem einzelnen Kaufmann, der nur wenige Gehülfen unter steter Aufsicht beschäftigt.

In jedem Falle ist es zweckmäßig, auch auf die untern Beamten oder Angestellten die im §. 131. enthaltenen Grundsätze 122, 123 uud 124 mit der Modifikation anzuwenden, daß den höhern verantwortlichen Beamten die Befugniß zur Suspension und zum Antrage auf Entlassung, der Ausspruch der letztern aber der Direktion übertragen werde.

§. 134.

Die Bahn-Polizei.

Alle Staatsregierungen sind darüber einig, daß den Gesellschaften die Bahn-Polizei übertragen werden muß. Es sind dabei die folgenden Grundsätze aufzustellen.

131. Die Anstellung sowohl, wie die Absetzung der zur Wahrnehmung der Bahn-Polizei erforderlichen Personen, wird lediglich der gesellschaftlichen Verwaltung überlassen. Die in dieser Hinsicht für die untern Angestellten im §. 133. enthaltenen Bestimmungen gelten auch für die Bahn-Polizei-Agenten; jedoch soll deren Anstellung nicht anders als auf Widerruf erfolgen.

132. Diese Agenten haben, wie in den meisten Staaten die Chaussée-Wärter, nicht nur die Polizei, sondern auch die Instandhaltung der Bahn zu besorgen. Dieß Letztere ist auf einer Eisenbahn weit wichtiger als auf einer Kunststraße, weil auf der erstern die Nachlässigkeit nicht nur Erschwerung des Transports, sondern auch große Unglücksfälle zur Folge haben kann. Den Gesellschaften muß daher die unbedingteste Freiheit in der Wahl der geeigneten Subjekte gelassen und zu ihrem eigenen Wohl muß zugleich verhütet werden, daß sie diese Freiheit etwa selbst beschränken möchten.

133. Sodann sind strengere Strafen für Uebertretungsfälle der polizeilichen Vorschriften bei Eisenbahnen als bei Kunststraßen nothwendig, und diese Vorschriften sind, dem Gegenstande angemessen, besonders zu erlassen.

Zwei und dreißigstes Kapitel.

Sitz der Verwaltung. Bemerkungen über die Statuten.

§. 135.

In manchen Fällen ist für die Prosperität einer Eisenbahngesellschaft und für die Erfüllung der höhern Staatszwecke von besonderer Wichtigkeit, wo der Sitz der Verwaltung sich befindet.

Es kann zwischen zwei beträchtlichen Nachbarstädten eine Rivalität im Verkehr stattfinden, und die eine der andern vermittelst der Einrichtungen schaden wollen, die hinsichtlich der Ankunft und

des Abgangs der Transporte, der Niederlage- und Speditions-Lokale u. s. w. getroffen werden; so daß die Anlage dieser Einrichtungen verhältnißmäßig für die eine Stadt nützlicher und vortheilhafter als für die andere ausgeführt wird.

Ohnehin ist es Gewinn für jede Stadt, Zentral-Punkt einer großen kaufmännischen Verwaltung zu sein; nicht nur deßhalb, weil die Angestellten ihre Besoldungen in dieser Stadt verzehren, sondern auch weil der Geldverkehr mehr sich dahin zieht, wo große Geschäfte betrieben, oder große Summen umgesetzt werden.

134. Wenn Fälle dieser Art vorkommen, so ist es zweckmäßig, den Sitz der Verwaltung zwischen den beiden Städten wechseln zu lassen, oder in die zu verlegen, welche am meisten Gefahr läuft, von der andern beeinträchtigt zu werden. Eben so zweckmäßig ist es alsdann, die Verwaltung aus Bewohnern beider Städte zusammenzusetzen, und wenn hierbei eine Präponderanz eingeräumt wird, dieselbe nicht der Stadt zu übertragen, deren Rivalität für die andere am gefährlichsten ist.

Einrichtungen dieser Art haben übrigens in der Ausführung gar keine erhebliche Schwierigkeit, sobald die Eisenbahnverbindung und mit ihr die schnelle Kommunikation vorhanden ist; sie müssen außerdem im natürlichen Laufe der Dinge zur Folge haben, daß diejenige Art von Rivalität erlischt, welche alle Vortheile für sich allein in Anspruch nehmen will, und meistens nur den Personen eigen zu sein pflegt, die über das eigene Interesse sich nicht höher als bis zum lokalen ihres Wohnorts zu erheben wissen.

Es kann auch eine Stadt deßhalb nicht zum Sitze der Verwaltung einer Eisenbahngesellschaft passen, weil nicht die zur obern Leitung des Unternehmens hinreichende Anzahl von geeigneten Geschäftsmännern oder Kaufleuten vorhanden ist, oder weil die Gelegenheiten zur vortheilhaften und sichern Beziehung oder Rentbarmachung der Fonds mangeln.

Dieß ist vielleicht auf Minden hinsichtlich der Verwaltung der Rhein-Weser-Eisenbahngesellschaft anwendbar. In den Statuten deutet Mehres darauf hin, z. B. die ängstlichen Bestimmungen über die Deponirung und Rentbarmachung der vorräthigen Gelder, auch die Vorschrift, daß ein Mitglied der obern Verwaltung Eine Aktie (zu 200 Thlrn.) besitzen solle; in dem Protokolle der ersten General-Versammlung sind ebenfalls Merkmale für die Richtigkeit

jener Vermuthung erkennbar, z. B., daß unter den gewählten 15 Mitgliedern der obern Verwaltung nur drei Bewohner Mindens sind. Wie groß auch das Verdienst der Auffassung und Durchführung der Idee der Eisenbahnverbindung zwischen Rhein und Weser ist, so möchte doch im Interesse des Staats wie der Aktionäre ernstlich zu erwägen sein, ob für das Gedeihen der Unternehmung nicht die Verlegung des Hauptsitzes der Verwaltung nach einer andern Stadt als Minden, etwa nach Elberfeld, räthlich ist.

§. 136.

Eine jede Staatsregierung mag ermessen, ob nach den besondern obwaltenden Verhältnissen zweckmäßiger ist, die Verwaltungsgrundsätze der Eisenbahngesellschaften, so weit es möglich, als allgemeine gesetzliche Norm festzustellen, oder für die Anwendung dieser Grundsätze in jedem vorkommenden einzelnen Falle Sorge zu tragen. Das erstere ist in Staaten von einiger Größe am besten. Es werden dadurch mancherlei Bestrebungen, die dem Interesse des Staates wiederstreiten, von vorn herein unterdrückt, und den Staatsbehörden die oft schwierige Durchführung der angemessensten Grundsätze wesentlich erleichtert. Auch sind unter den in diesem Abschnitt vorgeschlagenen Verwaltungsgrundsätzen gewiß manche, gegen deren Zweckmäßigkeit, Nothwendigkeit und allgemeine Anwendbarkeit eine gegründete Einwendung schwerlich gemacht werden dürfte.

Welche Verwaltungsgrundsätze für Eisenbahngesellschaften die Staatsregierungen auch festsetzen mögen, so ist doch für die Aktionäre eine dringende Veranlassung vorhanden, mehr Sorgfalt auf die deßfallsigen statutarischen Bestimmungen zu verwenden, als bisher meistens geschehen ist.

Staatsbeamten und Aktionären, welche ihre Ansichten über die zweckmäßigsten innern Einrichtungen von Eisenbahngesellschaften, so wie überhaupt von großen Aktiengesellschaften für kaufmännische Unternehmungen, zu vervollständigen und zu berichtigen wünschen, ist das Studium der Statuten solcher Gesellschaften zu empfehlen. In den Statuten sind dem geübten Auge die schwachen und die guten Seiten der Unternehmung, die Tendenzen der Stifter und manche berücksichtigungswerthe Umstände in der Regel erkennbar. Vorzüglich interessant ist in dieser Hinsicht das Studium der Sta-

tuten der beiden konkurrirenden zu Köln und Aachen entstandenen Eisenbahngesellschaften, weil die Stifter von beiden die Fähigkeit und Erfahrung in der Leitung großer Aktiengesellschaften besitzen; es ist daher in den Statuten dieser Gesellschaften nichts Zufälliges, nichts Unberechnetes, nichts ohne deutlich begriffenen Zweck enthalten. In einem Anhange lasse ich deßhalb die Statuten beider Gesellschaften, mit kurzen Bemerkungen abdrucken.

Drei und dreißigstes Kapitel.

Uebersicht.

§. 137.

Betrachten wir das für die Eisenbahngesellschaften aufgestellte System im Ganzen.

Der Staat erhält die Gewißheit, daß er die niedrigsten Transport-Preise erlangt durch:

a) Konkurrenz für die Unternehmungen;
b) Amortisation des Anlage-Kapitals;
c) größere Solidität der Gesellschaften;
d) bessere Verwaltung der Gesellschaften;
e) Verminderung der mit der Anlage durch die Privat-Industrie verbundenen Mängel, insbesondere der häufig vorkommenden schlimmen Tendenzen der Unternehmer;
f) wirksame Verantwortlichkeit der Gesellschaften oder ihrer Verwalter;
g) Anwendung richtiger Grundsätze für die Richtung der Bahnen, zur Beförderung der Anlage der nützlichsten;
h) Festsetzung der Transport-Preise nach dem billigsten Maßstabe für die in Beziehung auf Landes-Kultur wichtigsten Gegenstände.

Was opfert der Staat gegen diese Vortheile? Nichts; denn die *fern liegende Möglichkeit*, in einem großen Lande einige Tausend Thaler einmal an den Post- oder Kunststraßen-Revenüen einzubüßen, darf nicht in Betracht kommen. Wo eine so kleine

Rücksicht der Erlangung so großer Vortheile hindernd entgegentreten könnte, da erkennt man diese noch nicht; da warte man lieber mit dem Bau der Eisenbahnen, bis die Erkenntniß ihres allgemeinen Nutzens durch vielfachere Erfahrung unabweisbar geworden ist, als daß man planlos und auf eine für den Staat nachtheilige Weise baue.

Die meisten Mittel, durch welche der Staat die vortheilhaftesten Eisenbahnen von den Gesellschaften erlangt, sind zugleich für diese die sichersten Mittel zu einem soliden und guten Geschäft. Wie die Leistungen, so werden auch die Rechte der Gesellschaften fest bestimmt; sie übersehen genau zum voraus das Maß ihrer Verpflichtungen; es wird die Gefahr eines schlechten Geschäfts, (eines solchen, welches nicht die Zinsen einbrächte,) stark vermindert. Die großen Bankhäuser können große Summen Aktien zum Wiederverkauf mit mehr Sicherheit zeichnen, als wenn das Eisenbahnwesen nach den bisher in Deutschland aufgestellten Grundsätzen betrieben wird; denn der Pari-Kurs der Aktien als niedrigster wird gesicherter, und ihr Steigen auf wenigstens 125 Prozent durch die Amortisation wird befördert.

Für die übrigen Aktionäre ist das Verhältniß noch besser, denn durch Beseitigung und Verminderung vieler auf Verschlechterung des Geschäfts einwirkenden Umstände wird dieses weniger gefährlich, als es jetzt ist. Wenn in Deutschland die Eisenbahngrundsätze nicht wesentlich verbessert werden, so wird es an bittern Täuschungen für die Aktionäre nicht fehlen *); nicht allein zum Schaden der letztern, sondern auch des Staates, weil dann die Neigung der Kapitalisten zur Anlage von Fonds in Eisenbahnen abnehmen wird, und nur die gebaut werden, bei denen der Gewinn, trotz der Nachtheile jener Grundsätze, auf der Hand liegt.

Gern gebe ich zu, daß meine Ansichten noch einer speziellern

*) Wenn ich nicht jede persönlich verletzende Bemerkung vermeiden wollte, so würde ich in einzelnen Beispielen nachweisen, welche große Summen schon unnütz in Vorarbeiten vergeudet, und welche unrichtige und schadenbringende Maßnahmen schon genommen worden sind, und wie dieß nichts Anders als eine Folge von den in Deutschland herrschenden Eisenbahngrundsätzen gewesen ist.

Durchführung und einer Verbesserung fähig sind. Doch darf ich hoffen, daß in der Hauptsache ich keine andern Gegner haben werde, als solche, die aus der Verdunkelung des Gegenstandes Privat-Vortheile erwarten.

Den fast unermeßlichen Einfluß auf National-Wohl des anscheinend nicht wichtigen Verhältnisses, daß der Zentner Güter statt $4\frac{1}{2}$ Pf. nur $1\frac{1}{2}$ Pf. oder noch weniger pro Meile kostet, wird kein Staatsmann in Abrede stellen. Wohlan, so baue man, zur Erreichung dieses Verhältnisses, für Rechnung des Staates, oder wenn dieß nicht geschehen kann, so halte man fest an den Grundsätzen, welche bei dem Bau durch die Privat-Industrie die Vortheile des Staatsbaues großentheils retten.

§. 138.

Für die Staatsbehörden und die Eisenbahnunternehmer wird durch Anwendung der vorgeschlagenen Grundsätze ein der Würde des Gegenstandes angemesseneres Verhältniß, als das bisherige entstehen. Wenn alle Hauptlinien, auf welchen Eisenbahnen angelegt werden sollen, und wenn alle wesentlichen Bedingungen der Konzession allgemein bekannt sind; wenn die Konkurrenz bis zur Festsetzung und Genehmigung aller Bedingungen und der Statuten frei erhalten wird; wenn über eingetretene Konkurrenz und alle erhebliche Kollisionen ein administratives Tribunal entscheidet; — so fürchten die Behörden nicht mehr, daß ein Unternehmer, unter schönen Redensarten über Patriotismus, Gemeinnützigkeit u. s. w., persönliche Begünstigungen zum Nachtheil des Staates erlangen wolle. Der Grund zum Mißtrauen fällt bei den Behörden, der Grund zu schönen Redensarten, zu Bitten um Begünstigung u. s. w. bei den Unternehmern weg. Die Verhältnisse werden auf beiden Seiten einfacher, unbefangener und edler. Der Fähigkeit, der Tüchtigkeit, dem Talent, dem Reichthum wird die Gelegenheit gegeben, vermittelst dieser Eigenschaften die größten und besten Eisenbahnunternehmungen zu machen; bisher war es in Deutschland nur ein glücklicher Zufall, wenn diese Unternehmungen gerade den Personen, die solche Eigenschaften besitzen, zu Theil wurden

§. 139.

Die in diesem Abschnitt aufgestellten Grundsätze können dem Staat einen Nutzen gewähren, auf welchen ich noch aufmerksam mache.

In mehren Ländern werden Gutsbesitzer mit Steuer-Remissionen, mit Darleihen, oder auf ähnliche Weise aus Staatsmitteln unterstützt; auch zum Häuserbau, oder zur Vergrößerung von Städten, werden aus diesen Mitteln Fonds gewährt.

Die wirksamste und stärkste Unterstützung für Gutsbesitzer und für Städtebewohner ist, wenn ihnen die wohlfeilsten Kommunikationsmittel verschafft werden. Dieß geschieht, wo Eisenbahnen nach meinen Grundsätzen angelegt werden. Der Werth der Güter, so wie in Städten der Häuser, wird dann bald so steigen, daß kein vernünftiger Grund zu Unterstützungen aus Staatsmitteln mehr vorhanden ist.

Was der Staat auf diese Weise erspart, sodann was er in andern Landestheilen, — wo die Privat-Industrie nicht aus eigenem Antriebe die Eisenbahnen baut, — an Unterstützungen der bezeichneten Art verausgabt, verwende er zur Ermunterung des Baues von Eisenbahnen in solchen Landestheilen. Hierdurch kann mit verhältnißmäßig kleinen, während einer gewissen Zeit dauernden, Unterstützungen Großes erwirkt werden. Die Ausführung ist einfach.

Eisenbahnen werden überall durch Privat-Industrie gebaut werden, wo die höchste Wahrscheinlichkeit der Erlangung von mindestens fünf Prozent Revenüe vorhanden ist. Der Staat übernehme also, wenn eine Eisenbahnstrecke, die nicht diese Wahrscheinlichkeit gewährt, wegen des allgemeinen Nutzens gebaut werden soll, eine begrenzte Verbürgung der vorbezeichneten Revenüe.

Die Grenze der Bürgschaft ist auf den Betrag und die Dauer gerichtet. Auf den erstern, indem bestimmt wird, daß nicht mehr als gewisse Prozente vergütet werden; auf die Dauer vermittelst der vorgängigen Festsetzung derselben. Wenn ein bis zwei Prozent des Betrages, und eine Dauer von 10 bis 20 Jahren zugesagt werden, so wird dieß in den meisten Fällen ausreichen; der Durchschnitt wäre also $1\frac{1}{2}$ Prozent für 15 Jahre. Es wird aber das festgesetzte Maximum des Betrages häufig nicht in Anspruch genommen werden, am wenigsten gegen das Ende der Dauer der Bürgschaft, weil das Geschäft von selbst sich bessert; der Durchschnitt der wirklich zu lei-

stenden Beiträge wird daher nicht über Ein Prozent zu veranschlagen sein.

Der Staat kann demnach mit einer jährlichen, fünfzehn Jahre fortgesetzten Ausgabe von 100,000 Thlrn. den Bau von 30 bis 40 Meilen Eisenbahn in Gegenden befördern, die der wohlfeilen Kommunikations-Mittel am bedürftigsten sind.

§. 140.

Die Eisenbahnen und die großen Handelsgesellschaften zu ihrer Ausführung sind ein neuer Gegenstand der Gesetzgebung, die überhaupt für die Aktien-Anstalten in einer Zeit nicht mehr ausreichen dürfte, in welcher diese Anstalten für merkantilische Zwecke allgemeiner als je werden.

Ich habe die Lücken und Mängel der Gesetzgebung, und die Nothwendigkeit ihrer Vervollständigung und Verbesserung andeuten wollen. Mögen einsichtsvolle Staatsmänner meine Ansichten und Vorschläge so unbefangen würdigen, wie ich sie niederschrieb.

Anhang.

Statuten

der

Preußisch-Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Nach der am 5. April 1836 vollzogenen notariellen Urkunde.

Anmerkung. Am Schlusse der Artikel oder Absätze wird auf die Paragraphen der Statuten der Rheinischen (Kölnischen) Eisenbahngesellschaft verwiesen, wo die analoge Bestimmung nachzusehen ist. Der Buchstabe K. ist als Merkmal der Hinweisung vorgesetzt. Wenn eine analoge Bestimmung in den Statuten der Kölnischen Gesellschaft nicht vorhanden ist, so wird dieß durch das Wort: fehlt angegeben.

Erster Titel.

Bestimmungen über die Bildung, den Zweck und das Kapital der Gesellschaft, nebst allgemeinen hierauf sich beziehenden Bestimmungen.

§. 1.

Zweck.

Art. 1. Die Gesellschaft baut eine Eisenbahn von der belgischen Gränze, unfern von Eupen anfangend, nach Aachen und von da nach Köln, und zwar über Düren, insofern das letztere von der Staatsregierung für zweckmäßig erkannt wird[a]). (K. §§. 1, 2, 30.)

---

a) Die Staatsregierung hat die Linie über Aachen und Düren genehmigt. Die Pläne zu derselben sind auf Betreiben der Behörden dieser Städte, nicht der Direktion der Kölnischen Gesellschaft, entworfen. Der Plan der mit dieser Linie in Verbindung stehenden Zweigbahn nach Eupen rührt von der Direktion der Preußisch-Rheinischen Gesellschaft her.

Sie erhebt von den, diese Bahn benutzenden Personen- und Güter-Transporten ein Bahngeld, und sie kann diese Transporte auch für eigene Rechnung übernehmen, ohne in dieser Beziehung ein ausschließliches Recht in Anspruch zu nehmen[b]). (K. §. 3.)

Art. 2. Die Gesellschaft kann auch, unter gleicher Benutzungsweise, Zweigbahnen von den nicht von der Hauptbahn berührten Orten zur Hauptbahn bauen. (K. §. 3.)

Art. 3. Sollte, in Folge weiterer Vervollkommnung in den Transportmitteln, eine noch bessere oder wohlfeilere Förderung der Transporte, als auf Eisenschienen möglich werden, so kann die Gesellschaft auch das neue Förderungs-Mittel herstellen, und die Bahn, demselben angemessen, nach Anleitung des Art. 1. benutzen. (K. fehlt.)

Art. 4. Die Gesellschaft kann mit den Unternehmern von Eisenbahnen, die in direkter Verbindung mit ihrer (der Gesellschaft) Bahn stehen, oder errichtet werden, Verträge wegen der gegenseitigen Benutzung schließen, oder auch in solchen Eisenbahnen sich betheiligen. (K. §. 3.)

§. 2.

Verhältniß zur Staatsregierung.

Art. 5. Die durch Art. 1, 2, 3 bestimmten oder vorgesehenen Bauten können nicht eher beginnen, als bis Seitens der Staatsregierung die Genehmigung derselben sowohl im Allgemeinen als im Einzelnen erfolgt ist. (K. fehlt.)

Art. 6. Alle in diesen Statuten nicht angegebenen Verhältnisse der Gesellschaft zur Staatsregierung sind so, wie dieselben durch die letztere in der (zu erbittenden) Konzession zu den beabsichtigten Unternehmungen festgestellt werden. Die deßfallsigen Bestimmungen der Staatsregierung sind eben so bindend für die Gesellschaft, als wären sie speziell in diesen Statuten enthalten[c]). (K. fehlt.)

---

b) Nach den Ansichten der Staatsregierung abgefaßt; das etwa Zweckmäßigere ist den Verhandlungen mit ihr vorbehalten worden.

c) Der Zweck dieses Artikels ist eine Vereinfachung des Verfahrens. Verhandlungen über die Konzessions-Bedingungen, so wie das Recht zur Annahme oder Verweigerung derselben, sind als von selbst verstanden vorausgesetzt.

§. 3.

Kapital.

Art. 7. Das Grundkapital der Gesellschaft besteht in zwei Millionen Thalern preußisch Kurant, welches in Aktien, jede zu 200 Thalern, abgetheilt wird. (K. §. 4.)

Art. 8. Die Aktien lauten auf den Inhaber, werden aber nicht eher von der Direktion ausgegeben, als bis der volle Betrag bezahlt ist. (K. §§. 4—8.)

Art. 9. Die Zeichner der Aktien bleiben für die Valuta verhaftet, bis dieselbe ganz eingezahlt ist.

Die Einzahlung für die Aktien erfolgt, in Raten von 10 bis 20 Prozent, oder auch in kleinern Raten, successive nach den nähern Bestimmungen der Direktion, und zwar innerhalb zwei Monat nach einer von der letztern erlassenen öffentlichen Aufforderung. (K. §§. 5—8.)

Art. 10. Die Einzahlungen erfolgen in Aachen oder in Köln, bei der Direktion oder bei einem von derselben anzugebenden Banquier oder Empfänger. (K. §. 5, 6.)

Art. 11. Wer nicht innerhalb der im Art. 9 bezeichneten Frist die Einzahlungen leistet, hat eine Konvenzionalstrafe von zehn Prozent des ganzen Aktienbetrages an die Gesellschaft verwirkt. Außerdem steht der letztern frei, wenn innerhalb zwei Monat nach einer erneuerten öffentlichen Aufforderung die Zahlung noch immer nicht erfolgt, entweder den einzahlbaren Betrag der Aktien nebst der Konvenzionalstrafe gerichtlich einzutreiben, oder aber hierauf zu verzichten und dagegen die bis dahin eingezahlten Raten als der Gesellschaft verfallen, und die durch die Ratenzahlungen, so wie durch die ursprüngliche Unterzeichnung dem Aktionär gegebenen Ansprüche auf den Empfang von Aktien für vernichtet zu erklären.

Eine solche Erklärung erfolgt nach Beschluß der Direktion durch öffentliche Bekanntmachung unter Angabe der Nummern der Aktien. (K. §§. 5, 6.)

Art. 12. Ueber die von dem Aktienbetrage eingezahlten Raten werden Quittungen ertheilt. Interimsscheine über die Aktien werden nicht gegeben. (K. §§. 7, 8.)

Art. 13. Abänderungen der Art. 8, 9, 11, 12 bleiben dem

Verwaltungsrathe, jedoch unter Genehmigung der Staatsregierung, überlassen [d]). K. fehlt.)

Art. 14. Ueber den Betrag der Aktien hinaus ist der Aktionär, unter welchem Titel es auch sei, zu Zahlungen nicht verpflichtet, den einzigen Fall der im Art. 11 vorgesehenen Konvenzionalstrafe ausgenommen. (K. §§. 5, 6.)

Art. 15. Die Aktiendokumente werden von wenigstens drei Mitgliedern der Direktion und von dem Spezialdirektor unterzeichnet. (K. §. 8.)

Art. 16. Die Zinsen der Aktien werden zu fünf vom Hundert jährlich vergütet, und sind in Aachen, Köln oder Frankfurt am Main zahlbar. Die Zinsen von den Raten-Einzahlungen (Art. 9, 10) werden eben so vergütet.

Wegen Ausfertigung der Zins-Kupons und wegen der anderweiten nähern Bestimmungen über die Zinszahlung erläßt die Direktion die erforderliche Bekanntmachung. (K. §. 9.)

Art. 17. Die Dividende, oder der zur Vertheilung kommende reine Gewinn, ist in den nämlichen Orten zahlbar wie die Zinsen. Auch dieserhalb macht die Direktion die nähern Bestimmungen bekannt. (K. §. 10.)

Art. 18. Die Zinsen und Dividenden, welche nicht innerhalb vier Jahren, vom Tage der ersten öffentlichen Aufforderung angerechnet, und nach zweimal, in Zwischenräumen von wenigstens Einem Jahre, wiederholt erlassenen deßfallsigen öffentlichen Aufforderungen, in Empfang genommen worden sind, verfallen der Gesellschaft. (K. fehlt.)

Art. 19. Sollen angeblich verlorne oder vernichtete Aktien, Zins-Kupons oder Dividendenscheine amortisirt werden, so erläßt die Direktion dreimal, in Zwischenräumen von vier Monaten, eine öffentliche Aufforderung, jene Dokumente einzuliefern, oder die etwaigen Rechte an dieselben geltend zu machen. Sind, nachdem zwei Monat nach der letzten Aufforderung vergangen, die Dokumente nicht eingeliefert oder die Rechte nicht geltend gemacht worden, so erklärt die Direktion die Dokumente öffentlich für nichtig oder verschollen, und fertigt an deren Stelle andere aus.

---

d) Es soll auf diese Weise die wünschenswerthe Abänderung mehrer Bestimmungen der Art. 8—12 angedeutet und vereinfacht werden; diese Bestimmungen enthalten die damaligen Ansichten der Staatsregierung.

Die Kosten dieses Verfahrens fallen nicht der Gesellschaft, sondern den Betheiligten zur Last. (K. fehlt.)

Art. 20. Von dem reinen Gewinne wird der fünfte Theil zur Bildung eines Reservefonds von 200,000 Thalern zurückgehalten, der zur Deckung außergewöhnlicher Unfälle oder erheblicher außerordentlicher Ausgaben dienen soll; nur der Rest von vier Fünfteln des reinen Gewinns wird als Dividende vertheilt.

Der General-Versammlung bleibt vorbehalten zu beschließen, daß der Reservefonds auf eine noch größere Summe als 200,000 Thaler gebracht werden soll. (K. §. 10.)

Art. 21. Die General-Versammlung kann eine Vermehrung des Aktienkapitals, vermittelst Ausgabe neuer Aktien, beschließen, doch bedarf der Beschluß um gültig zu sein der Genehmigung der Staatsregierung. (K. §. 35.)

Art. 22. Mit Genehmigung des Verwaltungsrathes kann die Direktion Anleihen bis zum Gesammtbetrage von 100,000 Thalern machen.

Anleihen über diesen Betrag hinaus dürfen ohne einen deßfallsigen Beschluß der General-Versammlung nicht kontrahirt werden; dieser Beschluß ist der Genehmigung der Staatsregierung unterworfen. (K. §. 31.)

§. 4.

Verschiedene Bestimmungen.

Art. 23. Jährlich sollen in der General-Versammlung die Resultate der Rechnungsablage und ein Bericht über den Zustand der Geschäfte der Gesellschaft mitgetheilt werden. Diese Resultate und der Bericht werden veröffentlicht. (K. §. 34.)

Art. 24. Die in diesen Statuten vorgeschriebenen oder vorgesehenen Bekanntmachungen oder öffentlichen Aufforderungen sind genügend in Beziehung auf die betheiligten Personen erlassen, wenn sie in der preußischen Staatszeitung, einer Aachener, einer Kölnischen und einer Zeitung zu Frankfurt am Main erschienen sind. (K. §§. 5, 11.)

Art. 25. Beschlüsse, durch welche eine Abänderung der Statuten bewirkt wird, sind nur dann gültig, wenn sie durch die General-Versammlung mit einer Majorität von wenigstens zwei

Dritteln der Stimmen der gegenwärtigen oder vertretenen Aktionäre gefaßt werden.

Außerdem bedürfen solche Beschlüsse, vor ihrer Ausführung, der landesherrlichen Bestätigung. (K. §. 35.)

Art. 26. Die Gesellschaft kann sich auflösen, wenn dieß durch die General-Versammlung beschlossen wird. Der Beschluß kann jedoch nur gefaßt werden, wenn wenigstens drei Viertel der Aktien, deren Eigener bei der Versammlung erscheinen oder sich vertreten lassen, demselben beistimmen. Außerdem wird festgesetzt, daß bei Fassung eines solchen Beschlusses die Bestimmung des Art. 32 über das Stimmrecht nicht in Anwendung kommen soll, sondern eine jede Aktie eine Stimme hat, so wie daß in der Aufforderung zur Theilnahme an der General-Versammlung, in welcher der Antrag über die Auflösung der Gesellschaft gestellt werden soll, dieser Antrag vorgängig angezeigt werden muß. (K. §. 37.)

Zweiter Titel.

Von der Verwaltung.

§. 5.

Die General-Versammlung.

Art. 27. Nur die Eigenthümer der Aktien, welche dieß Eigenthum in den Büchern der Gesellschaft haben einschreiben lassen, nehmen Theil an der General-Versammlung. Außerdem ist zu dem Ende erforderlich, daß die Einschreibung wenigstens vierzehn Tage vor dem Datum der öffentlichen Einberufung der General-Versammlung Statt gefunden habe.

Die vorbezeichnete Einschreibung erfolgt bei der Direktion entweder gegen Vorzeigung der Aktien, oder eines der Direktion als genügend erscheinenden Zeugnisses über das Eigenthum derselben, und auf schriftliches Ersuchen.

Ueber die erfolgte Einschreibung ertheilt die Direktion auf Verlangen eine Bescheinigung. (K. §. 13.)

Art. 28. Wenigstens Einen Tag vor der General-Versammlung müssen die Eigenthümer der Aktien, oder die Bevollmächtigten dieser Eigenthümer sich legitimiren, daß das Eigenthum noch

immer so besteht, wie es in den Büchern der Gesellschaft eingeschrieben ist. Diese Legitimation geschieht bei der Direktion, entweder durch Vorzeigung der Aktien, oder durch eine genügende Bescheinigung, bei den Bevollmächtigten außerdem durch Einreichung der Vollmacht. (K. §. 15.)

Art. 29. Die Bestimmungen der Artikel 27 und 28 bleiben so lange außer Anwendung, als die Aktien noch nicht ausgegeben und deren Eigenthümer, nach Maßgabe der Artikel 8—13, noch alle in den Büchern der Gesellschaft verzeichnet sind. (K. §. 8.)

Art. 30. Die General-Versammlung wird einmal jährlich regelmäßig, sonst nur außergewöhnlich berufen, regelmäßig durch die Direktion, außergewöhnlich durch diese, oder, in dem durch Artikel 62 vorgesehenen Falle, durch den Verwaltungsrath.

In welchem Monat in der Folge die regelmäßigen General-Versammlungen Statt finden sollen, bleibt einem spätern Beschlusse der Versammlung vorbehalten.

In der Stadt, wo der Sitz der Direktion ist, wird auch die General-Versammlung gehalten.

Die Berufung der letztern erfolgt durch öffentliche Aufforderung, wenigstens einen Monat vor dem Zusammentritt. (K. §. 11.)

Art. 31. Wer von den Aktionären bei der General-Versammlung nicht erscheint, oder nicht durch Bevollmächtigte sich vertreten läßt, ist dessen ungeachtet durch die Beschlüsse jener Versammlung verbunden. (K. fehlt.)

Art. 32. Die Eigenthümer von weniger als drei Aktien sind nicht stimmberechtigt. Das Stimmrecht wird in folgendem Verhältniß ausgeübt: (K. §. 12.)

Für	3	Aktien	und	weniger	als	6 Aktien	1	Stimme.
=	6	=	=	=	=	10 =	2	=
=	10	=	=	=	=	15 =	3	=
=	15	=	=	=	=	20 =	4	=
=	20	=	=	=	=	25 =	5	=
=	25	=	=	=	=	35 =	6	=
=	35	=	=	=	=	50 =	8	=
=	50	=	=	=	=	100 =	10	=
=	100	=	=	=	=	150 =	15	=
=	150	=	=	=	=	250 =	18	=

Für	250	Aktien	und	weniger	als	375	Aktien	22	Stimmen
=	375	=	=	=	=	500	=	25	=
=	500	=	=	=	=	750	=	30	=
=	750	=	=	=	=	1000	=	35	=
=	1000	=	=	darüber .	.	. . .		40	=

Art. 33. Aktionäre, die nicht in dem Orte, wo die General-Versammlung gehalten wird, wohnen, können durch stimmberechtigte Aktionäre bei derselben vertreten werden; den an jenem Orte wohnenden Aktionären ist diese Vertretung bei genügenden Verhinderungsfällen ebenfalls gestattet. Handlungshäuser können sich durch ihre Prokuraträger vertreten lassen, wenn diese letztern auch nicht Aktionäre sind.

Mehr als vierzig Stimmen kann Jemand in der Eigenschaft als Bevollmächtigter bei der General-Versammlung in keinem Falle abgeben. (K. §. 14.)

Art. 34. Den Vorsitz in der General-Versammlung führt der Präsident des Verwaltungsrathes, oder in Verhinderungsfällen dieses Präsidenten ein anderes dazu Seitens dieses Rathes beauftragtes Mitglied desselben. (K. §. 16.)

Art. 35. Alle Wahlen und Beschlüsse der General-Versammlung finden, vorbehaltlich der in den Art. 25 und 26 enthaltenen Bestimmungen, nach absoluter Stimmenmehrheit Statt; sind die Stimmen gleich, so entscheidet der Vorsitzende. (K. §. 17.)

Art. 36. Es steht der Direktion frei, die Beschlußnahme über Anträge, welche nicht von ihr, oder nicht von dem Verwaltungsrathe, sondern von andern Aktionären ausgehen, ohne der Direktion acht Tage vorher schriftlich mitgetheilt worden zu sein, bis zu einer nächsten General-Versammlung zu vertagen.

Es kann in diesem Falle die Versammlung beschließen, daß sie, ohne weitere Berufung, an einem der nächsten drei Tage wieder zusammentreten werde, um die Erklärungen der Direktion zu hören, und deßfalls Beschluß zu fassen. (K. §. 34.)

(Wegen der anderweiten Befugnisse und Verrichtungen der General-Versammlung sind insbesondere die Art. 20, 21, 23, 25, 26, 37, 39, 40, 49, 56, 58, 62 nachzusehen.)

§. 6.

Die Direktion.

Art. 37. Der Sitz der Direktion wechselt von fünf zu fünf Jahren zwischen Aachen und Köln.

In welcher der beiden Städte dieser Sitz zuerst sein soll, wird durch die erste General-Versammlung beschlossen, welche nach Erlangung der landesherrlichen Konzession der im ersten §. bezeichneten gesellschaftlichen Zwecke Statt finden wird. (K. §. 11.)

Art. 38. Die Direktion besteht aus fünf Mitgliedern und aus eben so vielen Stellvertretern. Die letztern fungiren in Verhinderungsfällen der erstern. (K. §. 19.)

Die Reihenfolge, in welcher die Stellvertreter fungiren, wird nach der Anciennität bestimmt; doch so, daß die in Köln oder Deutz wohnenden Stellvertreter nur die daselbst wohnenden Direktoren, und die in Aachen oder Burtscheid wohnenden Stellvertreter nur die in den beiden letztern Städten wohnenden Direktoren zu ersetzen haben. (K. §. 20.)

Während der Perioden, in welchen der Sitz der Direktion in Köln ist, sollen drei Direktoren, nebst ihren Stellvertretern, Bewohner der Städte Köln oder Deutz, und zwei Direktoren, nebst ihren Stellvertretern, Bewohner der Städte Aachen oder Burtscheid sein. (K. fehlt.)

Während der Perioden, in welchen der Sitz der Direktion in Aachen ist, sollen drei Direktoren nebst ihren Stellvertretern, Bewohner der Städte Aachen oder Burtscheid, und zwei Direktoren, nebst ihren Stellvertretern, Bewohner der Städte Köln oder Deutz sein. (K. fehlt.)

Art. 39. Die Direktoren und ihre Stellvertreter werden von der General-Versammlung gewählt; sie müssen, um diese Stellen bekleiden zu können, zehn Aktien dieser Gesellschaft besitzen oder erwerben, welche während der Amtsdauer außer Cours gesetzt und deponirt werden.

Die Wahl der Direktoren erfolgt vor der Wahl der Stellvertreter. (K. §. 19.)

Art. 40. Die Dauer der Funktionen der Direktoren und ihrer Stellvertreter ist fünf Jahre.

Jährlich tritt ein Direktor nebst einem Stellvertreter aus, so daß die Direktion jährlich zu einem Fünftel erneuert wird.

Um während der ersten fünf Jahre die Reihe des Austritts zu bilden, wird bestimmt, daß in den ersten drei Jahren jährlich einer von den drei Direktoren austritt, welche Bewohner der Städte sind, aus denen nach Maßgabe der Art. 37 und 38 zuerst jene drei Direktoren gewählt seyn werden, und daß im vierten und fünften Jahre jährlich einer von den zwei andern Direktoren im Austritt folgt. Im Uebrigen soll das Loos über die Reihenfolge des Austritts sowohl zwischen den zuerst abgehenden drei Direktoren als den nachfolgend abtretenden zwei Direktoren entscheiden.

Die Bestimmungen dieses Artikels wegen der Reihenfolge im Austritt und der Wiederwählbarkeit werden auf die Stellvertreter der Direktoren auf gleiche Weise angewendet.

Die austretenden Direktoren sowohl wie ihre Stellvertreter können ohne Unterbrechung wieder gewählt werden, insofern die Bestimmungen des Art. 38 hinsichtlich ihres Wohnortes nicht entgegen stehen.

Wenn auf irgend eine Weise die Stelle eines Direktors, oder Stellvertreters desselben, vor dem regelmäßigen Ablaufe der Amtsdauer vakant wird, so ersetzt die nächste General-Versammlung diese Stelle durch neue Wahl für die noch übrige Amtsdauer des Ausgetretenen. Erachtet der Verwaltungsrath die Wiederbesetzung der Stelle für dringend nothwendig, so ersetzt er sie vorläufig bis zu jener Versammlung. (K. §. 20.)

Art. 41. Die Direktion ernennt jährlich aus ihrer Mitte einen Präsidenten und einen Stellvertreter desselben. Der Eine wie der Andere müssen Bewohner der Städte Köln oder Deutz seyn, wenn der Sitz der Direktion in Köln ist, und umgekehrt der Städte Aachen oder Burtscheid, wenn dieser Sitz sich in Aachen befindet. (K. §. 19.)

Art. 42. Die Direktion wird durch den Präsidenten berufen; sie versammelt sich aber selbst gegen seinen Willen auch dann, wenn drei ihrer Mitglieder es schriftlich verlangen.

Die Berufung erfolgt, wenn nicht sehr dringende Fälle eine unaufschiebbare Entscheidung nothwendig machen, so frühzeitig, daß die von dem Sitze der Direktion entfernt wohnenden Mitglieder sich dahin zu begeben vermögen.

Ist aber in dem vorbezeichneten Falle eine so frühzeitige

Berufung unthunlich, so soll den von dem Sitze der Direktion entfernt wohnenden Direktoren eine Abschrift der in ihrer Abwesenheit gefaßten Beschlüsse, so wie des Berathunsprotokolles unverzüglich zugefertigt werden. (K. §. 24.)

Art. 43. Zur Fassung gültiger Beschlüsse müssen wenigstens drei Mitglieder der Direktion gegenwärtig seyn.

Die Beschlüsse werden nach Mehrheit der Stimmen gefaßt; sind dieselben gleich, so entscheidet die Meinung des Präsidenten.

Die Beschlüsse werden von den Mitgliedern der Direktion, welche dabei konkurrirten, unterzeichnet.

In dem Protokolle, welches über jede Versammlung der Direktion geführt werden soll, und welches von den anwesenden Mitgliedern zu unterzeichnen ist, kann die Minorität, welche gegen die von der Majorität gefaßten Beschlüsse stimmte, die Gründe ihrer abweichenden Meinung aufnehmen lassen; es kann dieß auch durch ein dem Protokolle beizufügendes Separatvotum geschehen. (K. §. 24.)

Art. 44. Die Direktion hat die obere Leitung der Geschäfte und Angelegenheiten der Gesellschaft.

Sie vertritt letztere in allen Verhandlungen mit dritten Personen, insbesondere mit Staats- und Gemeinde-Behörden, sodann bei der Erwerbung oder Veräußerung von Immobilien, Löschung von Hypotheken, und Verträgen über Leistungen und Lieferungen von Arbeiten. Die Anstellung und Entlassung der Beamten der Gesellschaft, so wie die Festellung ihrer Besoldung gehen ebenfalls von der Direktion aus.

Diese letztere ist jedoch nicht befugt, in ihrer Wirksamkeit und in Verträgen über die Schranken hinaus zu gehen, welche in dieser Beziehung durch die Statuten gezogen sind. (K. §§. 21, 22, 23.)

Art. 45. Die Direktion ist nicht befugt, Personen für den Dienst der Gesellschaft auf längere Zeit als zehn Jahre zu engagiren; auch darf sie keine Verträge schließen, durch welche Pensionen zu Last der Gesellschaft gewährt würden. (K. fehlt.)

Art. 46. Ohne Genehmigung des Verwaltungsrathes ist die Direktion nicht befugt, Beschlüsse und Verträge folgenden Inhalts zu vollziehen, respektive zu schließen:

a, Anstellung des Spezial-Direktors und der übrigen im §. 7 angegebenen höhern Beamten;

b, Anstellung der Kassirer oder Empfänger; (K. fehlt.)

c, jede Anstellung eines Beamten oder Hülfsarbeiters, wenn solche für längere Zeit als fünf Jahre erfolgt, oder wenn die jährliche Besoldung mehr als 400 Thaler beträgt; (K. fehlt.)

d, Vereinbarungen mit Banquiers wegen Uebernahme der Geldgeschäfte für die Gesellschaft, und zwar mit der besondern Bestimmung, daß die Genehmigung des Verwaltungsrathes jährlich erfolgen soll; (K. fehlt.)

e, Kauf und Veräußerung von Immobilien;

f, Kauf oder Verkauf von Maschinen oder Utensilien, wenn der Werth die Summe von 20,000 Thalern übersteigt; (K. fehlt.)

g, Aufführung von Gebäuden;

h, Errichtung von Anlagen, deren Kosten die Summe von 20,000 Thalern übersteigen; (K. fehlt.)

i, Leistungen von Arbeiten oder Lieferungen auf andere Weise als durch öffentliche Verdingung an den Mindestfordernden, insofern das Objekt die Summe von 2,000 Thalern übersteigt; (K. fehlt.)

k, Festsetzung des Bahngeldes;

l, Festsetzung des Tarifs für den Transport von Personen, Waaren oder sonstigen Gegenständen;

m, Vereinbarungen mit Unternehmern von Eisenbahnen nach Maßgabe des Artikels 4.

Die in diesem Artikel vorbehaltene Genehmigung Seitens des Verwaltungsrathes kann, soweit es thunlich ist, vorgängig, oder auch nach einem allgemeinen jährlich aufzustellenden Etat ertheilt werden. (K. §§. 21—23, 30, 32.)

Art. 47. Zur Erhebung des Bahngeldes, so wie des Geldes für den Transport von Personen, Waaren oder sonstigen Gegenständen, ist die Genehmigung der Statsregierung für den in dieser Beziehung aufzustellenden Tarif erforderlich. (K. §. 23.)

Art. 48. Kein von der Direktion vollzogener Vertrag, und keine von ihr vollzogene Ausfertigung ist für die Gesellschaft verbindlich, insofern nicht der Spezialdirektor, oder nicht andere denselben ersetzende, in den Artikeln 51 und 52 bezeichnete verantwortliche besoldete Beamte die Verträge oder Ausfertigungen unterzeichnet haben. Außerdem wird in dieser Beziehung Folgendes bestimmt.

Wenn Einwilligungen zur Löschung von Hypotheken ertheilt werden; wenn Immobilien erworben oder veräußert werden; wenn Schuldtitel oder sonstige Dokumente von Werth, die auf den Inhaber

lauten, veräußert oder übertragen werden; wenn Verträge abgeschlossen werden, deren Dauer oder Erfüllung über zwei Jahre hinaus läuft, oder deren Objekt die Summe von 10,000 Thalern übersteigt; — so müssen die deßfalls von der Direktion zu vollziehenden Urkunden wenigstens von dem Präsidenten und Einem Direktor, oder von drei Direktoren unterzeichnet seyn.

Bei Objekten von geringerm Belange genügt es, wenn die deßfallsigen Ausfertigungen von Einem Direktor unterzeichnet werden, vorbehaltlich der Bestimmungen der Art. 50, 51, 52 über die den besoldeten verantwortlichen Beamten zustehende Unterschrift für die Direktion. (K. §. 25.)

Art. 49. Die Direktoren erhalten, außer dem Ersatze für Reisekosten oder andere durch ihre Funktionen veranlaßten Auslagen, eine Entschädigung für ihre Mühwaltung.

Diese Entschädigung soll in einer Tantième am Reingewinn bestehen, und kann bis auf 4 Prozent von demselben festgesetzt werden.

Die Feststellung erfolgt auf den Antrag des Verwaltungsrathes von der General-Versammlnng. Der erstere setzt die Norm fest, nach welcher die Vertheilung unter die Mitglieder der Direktion Statt finden soll, unter Berücksichtigung der speziellen Funktionen und der besondern Mühwaltung der einzelnen Mitglieder.

So lange die Benutzung der Eisenbahn, mithin die Erzielung eines Reingewinnes nicht eingetreten ist, und in dem möglichen Falle, daß dieß auch später vorkommen möchte, kann der Verwaltungsrath eine Entschädigung für die Mitglieder der Direktion bis zum Gesammtbetrage von 2,500 Thalern jährlich [e]) gewähren, hinsichtlich der Vertheilung unter die Mitglieder die obige Bestimmung befolgend. (K. §. 20.)

§. 7.

Die höhern besoldeten und verantwortlichen Beamten [f]).

Art. 50. Zur Leitung der Geschäfte nach den Beschlüssen der Direktion wird ein Spezialdirektor angestellt, welcher bei dersel-

---

e) Das Wort: jährlich wurde in der General-Versammlung dem Projekt der Statuten hinzugesetzt.

f) In den Statuten der Kölnischen Gesellschaft fehlt diese Einrichtung; eine Hinweisung auf diese Statuten soll also nur andeuten, wo daselbst etwas einigermaßen Aehnliches zu finden ist.

ben eine berathende Stimme hat. Er ist der erste verantwortliche Beamte der Gesellschaft. Bei jeder Anstellung von Beamten derselben wird er vorgängig gehört.

Wenn der Spezialdirektor die Beschlüsse der Direktion als eine Verletzung der Statuten, oder als wesentlich gefährdend für das Interesse der Gesellschaft erachtet, so soll er sie nicht ausführen, bevor der Verwaltungsrath deßhalb gehört ist und die Beschlüsse bestätigt hat.

Der Spezialdirektor unterzeichnet, vorbehaltlich der im Art. 48 enthaltenen Bestimmung Namens der Direktion, ohne daß es der Mitunterschrift eines Direktors bedürfte, für die laufenden Geschäfte, welche als Ausführung der bereits getroffenen Einrichtungen, oder gefaßten Beschlüsse, oder abgeschlossenen Verträge, zu betrachten sind; doch soll seine Unterschrift bei Verfügungen über die Fonds der Gesellschaft, oder für Rechnung der letztern auf Banquiers, oder bei Uebertragung oder Veräußerung von Wechseln, oder auf Namen lautenden Schuldtiteln allein nicht ausreichen, wenn die Summe 1,000 Thaler übersteigt.

Der Verwaltungsrath bestimmt, ob der Spezialdirektor eine Kaution leisten, und wie hoch diese sich belaufen soll.

Die Besoldung des Spezialdirektors soll zum Theil in einem festen Gehalt, zum Theil in einer Tantième am Reingewinn bestehen. (K. §§. 19, 20, 21.)

Art. 51. Es kann ein Inspektor angestellt werden, welcher den Spezialdirektor in Verhinderungsfällen desselben zu vertreten hat. Es kann dem erstern ein anderer besoldeter und verantwortlicher Beamter beigegeben werden, um gemeinschaftlich mit demselben, und vermittelst gemeinschaftlicher Unterschrift für die Ausfertigungen, jene Stellvertretung wahrzunehmen. (K. §. 26.)

Art. 52. Es kann aber auch die Stellvertretung des Spezialdirektors ohne Mitwirkung des Inspektors vermittelst Anstellung von zwei verantwortlichen Beamten wahrgenommen werden, jedoch dergestalt, daß die gemeinschaftliche Unterschrift dieser beiden Beamten erforderlich ist, um die Unterschrift des Spezialdirektors zu ersetzen. (K. fehlt.)

Art. 53. Es kann ein oberer technischer Geschäfts-Dirigent angestellt, und die Besoldung desselben theilweise in einer Tantième am Reingewinn festgesetzt werden. (K. fehlt.)

Art. 54. Welches auch die Bestimmungen der Verträge über

die Anstellung der in diesem §. bezeichneten Beamten sein mögen, so verbleibt der Direktion das Recht, dieselben wegen Veruntreuung, nachlässiger Pflichterfüllung, unordentlichen Lebenswandels, oder anderer moralischen Gründe zu suspendiren, auch auf ihre Entlassung bei dem Verwaltungsrathe anzutragen.

Die Entlassung wird von dem Verwaltungsrathe, nachdem der Beamte, insofern er sich nicht entfernt hat, zur Vertheidigung aufgefordert worden ist, ausgesprochen, wenn wenigstens 18 Mitglieder jenes Rathes dem deßfallsigen Entschlusse beistimmen.

Eine solchergestalt ausgesprochene Entlassung des Beamten hat zur Folge, daß alle demselben vertragsmäßig gewährte Ansprüche an die Gesellschaft für Besoldung, Antheil am Reingewinn, Entschädigungen, Gratifikationen, oder andere Vortheile von selbst erlöschen. (K. fehlt.)

§. 8.

Anstellung der Beamten zur Wahrnehmung der Polizei auf der Eisenbahn und bei den damit verbundenen Transporten.

Art. 55. Wenn Seitens der Staatsregierung über die Suspension oder Entlassung der zur Wahrnehmung der Polizei angestellten Beamten keine besondern oder abweichenden Verfügungen bei Ertheilung der Konzession an die Gesellschaft erlassen werden, so sollen deßhalb die Bestimmungen des Art. 54. anwendbar sein. (K. fehlt.)

§. 9.

Der Verwaltungsrath.

Art. 56. Der Verwaltungsrath besteht aus 24 Mitgliedern, und neun Stellvertretern derselben, und zwar in folgendem Verhältniß:

a, Acht Mitglieder, nebst drei Stellvertretern, aus den Städten Köln oder Deutz;

b, Sieben Mitglieder, nebst drei Stellvertretern, aus den Städten Aachen oder Burtscheid;

c, Neun Mitglieder, nebst drei Stellververtretern, ohne weitere Beschränkung hinsichtlich des Wohnorts, als daß derselbe von dem Sitze der Direktion nicht über 40 Meilen entfernt sei.

Eine Ausdehnung der letztern Bestimmung, in Beziehung auf

die angegebene Entfernung, kann von der General-Versammlung beschlossen werden, sobald schnellere Kommunikation vermittelst Eisenbahnen hergestellt seyn wird. (K. §. 17.)

Art. 57. Die Stellvertreter ersetzen im Verhinderungsfalle der wirklichen Mitglieder diese leztern in dem Verhältnisse, in Beziehung auf den Wohnort, wie es im Art. 56 festgesetzt ist. Im Uebrigen soll die Reihenfolge ihres Eintritts durch die Zahl der Stimmen bestimmt werden, mit welchen die Stellvertreter erwählt worden sind, und zwar so, daß, wer die meisten Stimmen gehabt hat, zuerst eintritt. (K. fehlt.)

Art. 58. Alle Mitglieder des Verwaltungsrathes werden jährlich von der General-Versammlung gewählt; die Austretenden sind wieder wählbar.

Zuerst findet die Wahl eines Präsidenten des Verwaltungsrathes, sodann die eines stellvertretenden Präsidenten statt. Beide müssen Bewohner der Stadt sein, in welcher der Sitz der Direktion ist. Dann folgt die Wahl, unter Anwendung der im Art. 56 enthaltenen Bestimmungen, in folgender Ordnung:

a, die wirklichen Mitglieder aus den Städten Köln oder Deutz;
b, die drei Stellvertreter aus den vorgenannten beiden Städten;
c, die wirklichen Mitglieder aus den Städten Aachen oder Burtscheid;
d, die drei Stellvertreter aus den letztgenannten beiden Städten;
e, die übrigen neun wirklichen Mitglieder;
f, die drei Stellvertreter der letztern Mitglieder.

Wählbar als Mitglied des Verwaltungsraths ist nur, wer bei der Generalversammlung für wenigstens zehn Aktien als Eigenthümer derselben stimmberechtigt war.

Bei den Wahlen der Mitglieder des Verwaltungsrathes und deren Stellvertreter müssen die Direktoren, die Stellvertreter der letztern, der Spezialdirektor so wie dessen Stellvertreter des Stimmabgebens sich enthalten. (K. §§. 17, 18.)

Art. 59. Der Verwaltungsrath versammelt sich an dem Orte, wo der Sitz der Direktion ist. Er wird berufen durch den Präsidenten, entweder wenn der letztere die Berufung für nothwendig erachtet, oder wenn dieselbe von wenigstens acht Mitgliedern

schriftlich verlangt wird, oder wenn die Direktion darauf anträgt.

Die Berufung erfolgt mindestens acht Tage vor dem beabsichtigten Zusammentritt. (K. §. 27.)

Art. 60. Zur Fassung gültiger Beschlüsse müssen, vorbehaltlich der in dem Artikel 54 und 62 enthaltenen Bestimmungen, wenigstens zehn Mitglieder des Verwaltungsrathes versammelt seyn.

Die Beschlüsse werden, unter dem vorstehend bemerkten Vorbehalte, nach absoluter Stimmenmehrheit gefaßt; ist nicht diese, sondern nur Stimmengleichheit erreichbar, so entscheidet die Stimme des Präsidenten.

Ueber die Versammlungen wird Protokoll geführt, dieses ist, wie die gefaßten Beschlüsse, von den anwesenden Mitgliedern zu unterschreiben. (K. §. 32.)

Art. 61. Der Verwaltungsrath ist verpflichtet:

1. die von den besoldeten Beamten oder Angestellten der Gesellschaft zu leistenden Kautionen auf den Antrag der Direktion, oder nach eigenem Ermessen festzustellen.
2. die von der Direktion vorzulegenden Etats zu prüfen und die Genehmigung zu geben oder zu verweigern;
3. über alle Anträge der Direktion Beschluß zu fassen;
4. die von der Direktion jährlich vorzulegende Bilanz mit den Belegen genau zu prüfen, und nach erlangter Ueberzeugung von deren Richtigkeit, Décharge zu ertheilen. (K. §§. 27—31, 34.)

Art. 62. Der Verwaltungsrath ist befugt:

1. außergewöhnliche Kassenrevisionen bei den Kassirern oder Empfängern der Gesellschaft durch eins oder mehrere seiner Mitglieder halten zu lassen; (K. fehlt.)
2. durch seinen Präsidenten oder dessen Stellvertreter, oder durch ein anderes dazu besonders kommittirtes Mitglied, Kenntniß von den Protokollen, Beschlüssen, Büchern und Dokumenten der Direktion, von der Rechnungsführung wie von der technischen Geschäftsführung zu nehmen, und eventuell auf Fehler oder Mißbräuche aufmerksam zu machen; (K. fehlt.)
3. aus seiner Mitte einen engern, aus sieben Mitgliedern — unter welchen der Präsident und der stellvertretende Präsident sich

befinden sollen, — bestehenden Ausschuß zu wählen, und denselben, unter Festsetzung der Normen für dessen Berathungen und Beschlußfassungen, zu beauftragen: Namens des Verwaltungsrathes für gewisse, genau zu bezeichnende Fälle und Angelegenheiten geringerer Bedeutung, deren Objekt die Summe von 10,000 Thalern nicht übersteigen soll, die in den Statuten vorgesehenen Beschlüsse fassen zu können, so wie auch erheblichere Gegenstände vorgängig zu prüfen, ehe solche in den Versammlungen des Verwaltungsrathes vorgelegt werden; (K. fehlt.)

4. die General-Versammlung außergewöhnlich zu berufen, um durch diese die erforderlichen Beschlüsse fassen zu lassen, wenn er die Geschäftsführung der Direktion für sehr nachtheilig erachtet, und bei der letztern eine Abstellung der Beschwerden nicht erwirken kann.

Der wegen außergewöhnlicher Berufung der General-Versammlung zu fassende Beschluß ist nur dann gültig, wenn wenigstens fünfzehn Mitglieder des Verwaltungsrathes dafür gestimmt haben. (K. §. 33.)

Art. 63. Die Mitglieder des Verwaltungsrathes werden nicht besoldet, erhalten aber Ersatz ihrer Reisekosten, oder anderer im Interesse der Gesellschaft gemachten Auslagen. (K. fehlt.)

(Wegen der anderweiten Befugnisse und Verrichtungen des Verwaltungsrathes sind insbesondere die Art. 13, 22, 30, 34, 36, 40, 46, 49, 50, 54 nachzusehen.)

Dritter Titel.[g)]

Transitorische Verfügungen.

§. 10.

Besondere Bestimmung.

Art. 64. Sollte die Gesellschaft wider Verhoffen die landesherrlich Konzession zu den im ersten §. angegebenen Zwecken ihrer Assoziation nicht erlangen, so löst sie sich auf.

---

g) Die Bestimmungen dieses Titels fehlen in den Statuten der Kölnischen Gesellschaft.

Die provisorische Direktion beruft die Aktionäre durch die Aachener Zeitung zu einer Versammlung, um einen Bericht über ihre Wirksamkeit abzustatten. Dieser letztere wird durch die Aachener Zeitung veröffentlicht.

§. 11.

Bildung der provisorischen Verwaltung.

Art. 65. Nach Vollziehung der notariellen Urkunde über die Errichtung dieser Gesellschaft wird eine provisorische Direktion, deren Sitz in Aachen ist, gewählt.

Bei dieser Wahl wird das Stimmrecht nach Anleitung des Art. 32 ausgeübt.

Art. 66. Die provisorische Direktion besteht aus fünf Mitgliedern nebst drei Stellvertretern, welche im Verhinderungsfalle der erstern fungiren und in der Reihenfolge eintreten, welche durch die Zahl der Stimmen, die ein jeder bei der Wahl gehabt hat, bestimmt wird.

Die Artikel 41, 42 und 43 sind, mit Ausnahme der Bestimmungen, welche nur auf die künftigen Beziehungen zu dem Wechsel des Sitzes der Direktion passen, für die Berathungen und Beschluß-Fassungen der provisorischen Direktion, anwendbar.

Art. 67. Die provisorische Direktion ist mit allen Einleitungen zur Erreichung der gesellschaftlichen Zwecke, und insbesondere beauftragt: sowohl um die, im Art. 37 des Rheinischen Handels-Gesetzbuches vorgesehene Allerhöchste Genehmigung ihrer Statuten, als um die landesherrliche Konzession für jene Zwecke einzukommen, deßhalb bei den höchsten Landesbehörden die geeigneten Erläuterungen und Erklärungen abzugeben, und die darauf sich beziehenden Verhandlungen bis zur vorzubehaltenden Genehmigung der definitiven gesellschaftlichen Behörden zu führen; endlich Aktien-Zeichnungen zur Erfüllung des Grund-Kapitals von zwei Millionen in der Art und Weise, im Sinne dieser Statuten anzunehmen, wie sie es für die Gesellschaft am vortheilhaftesten erachten wird.

Die Mitglieder der provisorischen Direktion fungiren ohne irgend eine Entschädigung, und nur gegen den Ersatz ihrer im Interesse der Gesellschaft gemachten baaren Auslagen.

Art. 68. Es wird nach notarieller Vollziehung der Statuten unter den Aktionären ein provisorischer Verwaltungsrath gewählt, der aus einem Präsidenten, einem stellvertretenden Präsidenten und sieben andern Mitgliedern, nebst drei Stellvertretern bestehen soll; hinsichtlich der letztern gilt die im Art. 66 enthaltene Bestimmung wegen der Reihenfolge.

Die Wahl wird, hinsichtlich der Stimmberechtigung dabei nach Anleitung des Art. 32 gehalten.

Nachdem das gesellschaftliche Grundkapital erfüllt seyn wird, soll der provisorische Verwaltungsrath, durch eigene Ernennung, die Zahl seiner Mitglieder um fünfzehn, nebst drei Stellvertretern, vermehren und zwar durch Aktionäre aus den Städten oder Orten, deren Einwohner sich vorzugsweise durch Uebernahme von Aktien bei der Gesellschaft betheiligt haben, und von Aachen nicht zu entfernt liegen.

Für die Berathungen und Beschlußfassungen des Verwaltungsrathes wird derselbe ein Reglement zur Norm selbst beschließen, welches nach Analogie der Artikel 59 und 60 zu fassen ist.

Art. 69. Der provisorische Verwaltungsrath repräsentirt die Gesammtheit der Aktionäre, und soll in dieser Eigenschaft Beschlüsse fassen oder Meinungen aussprechen auf die von der Direktion gestellten Anträge oder Fragen.

Der Präsident jenes Rathes soll regelmäßig Kenntniß von den Verhandlungen der provisorischen Direktion nehmen.

§. 12.

Auflösung der provisorischen Verwaltung.

Art. 70. Sobald die landesherrliche Bestätigung der Gesellschaft erfolgt ist, wird die General-Versammlung durch die provisorische Direktion berufen. Diese letztere schließt ihre Funktionen mit Erstattung eines Berichts über ihre Wirksamkeit, löst sich alsdann, wie der provisorische Verwaltungsrath, auf, und die General-Versammlung wählt sodann die Direktion und den Verwaltungsrath nach den Vorschriften dieser Statuten.

Statuten
der
Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Nach der am 25. Juli 1835 vollzogenen notariellen Urkunde.

Anmerkung. Am Schlusse der Paragraphen oder Absätze wird auf die Artikel der Statuten der Preußisch-Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft verwiesen, wo die analoge Bestimmung nachzusehen ist. Die Buchstaben Pr. sind als Merkmal der Hinweisung vorgesetzt. Wenn eine analoge Bestimmung in den Statuten dieser Gesellschaft nicht vorhanden ist, so wird dieß durch das Wort: fehlt angegeben.

---

§. 1. Unter dem Namen „Rheinische Eisenbahn-Gesell„schaft" tritt in Köln eine Aktien-Gesellschaft zusammen, welche die Erbauung und Benutzung einer Eisenbahn von Köln nach der belgischen Grenze zum Anschlusse an die Eisenbahn nach Antwerpen bezweckt und zu den anonymen Gesellschaften, nach Maßgabe der Art. 29—37 des Preußisch-Rheinischen Handels-Gesetzbuches, gehört. (Pr. Art. 1.)

§. 2. Die Bahn soll im Wesentlichen die von dem Komité heute vorgeschlagene Richtungslinie inne halten und für Abänderungen[h]) späterer Beschluß vorbehalten bleiben. (Pr. Art. 1.)

---

h) In dem Projekt der Statuten folgte hier der Zwischensatz: „welche aus Bestimmungen der Regierungen oder aus Unterhandlungen mit Nachbar-Staaten hervorgehen könnten." Diese Stelle wurde nach langen Debatten von der General-Versammlung gestrichen. Die vorgeschlagene Linie ließ die Städte Aachen und Düren eine Meile zur Seite, und erreichte nahe bei Eupen die belgische Grenze. Nach der Behauptung des Comités und demnächst der Direktion der Kölnischen Gesellschaft war diese Linie die einzige, welche im Interesse des Staats und der Aktionäre ausgeführt werden sollte, und welche die Höhe vor der belgischen Grenze auf dem niedrigsten Uebergangspunkte übersteige. Es hat sich ergeben, daß die zur Ausführung kommende Linie über Aachen und Düren die vorbezeichnete Höhe auf einem um 174 Fuß niedrigern Punkte übersteigt,

§. 3. Die Gesellschaft wird von den, auf der Bahn zirkulirenden Personen- und Waaren-Transporten ein angemessenes Wegegeld erheben; sie kann jedoch auch Personen- und Waaren-Transporte für eigene Rechnung übernehmen. Sie kann mit andern Gesellschaften sowohl wegen derartiger Unternehmungen, als wegen des Baues und der Benutzung von Zweigbahnen in Verbindung treten, sich bei denselben betheiligen und entstehenden Falles die Anlage von Zweigbahnen selbst übernehmen, wenn dadurch das Interesse der Hauptbahn gefördert wird. (Pr. Art. 1, 2, 4.)

§. 4. Das Kapital der Gesellschaft beträgt zwei Millionen Thaler Preuß. Courant und zerfällt in acht tausend Aktien, jede zu 250 Thaler, auf den Inhaber lautend. (Pr. Art. 7, 8.)

§. 5. Zehn Prozent des Betrages der Aktien, auf welche das zur Bestreitung der Kosten der Vorarbeiten gegen Quittung eingezogene halbe Prozent in Aufrechnung kommt, werden sogleich nach erlangter Allerhöchster Genehmigung der Statuten von den Unterzeichnern erhoben. Die Einzahlung des Restes erfolgt vor und nach mit der fortschreitenden Ausführung der Arbeiten auf einen, zwei Monate vorher in die Preuß. Staatszeitung, in die Augsburger Allgemeine Zeitung und in die Kölnischen Zeitungen einzurückenden, Aufruf der Direktion und in Raten von höchstens zehn Prozent. (Pr. Art. 8 — 11, 14, 24.)

§. 6. Für die zweite und alle folgenden Einzahlungen wird eine peremtorische Frist von wenigstens einem Monate nach dem festgesetzten Einzahlungstage bestimmt. Wer diese Frist ohne Zahlung verstreichen läßt, verliert sein Recht an der Gesellschaft, und das früher Bezahlte fällt dieser anheim. Die Direktion soll jedoch außer der Einrückung in die öffentlichen Blätter alle in

---

im Ganzen 144 Fuß an Gefälle erspart, die Bahn um ¼ Meile abkürzt, und einen, bei Annahme der andern Linie erforderlichen Maschinenberg auf belgischem Gebiete unnöthig macht. Gegen diese Vortheile ist die Veranschlagung der Kosten um ungefähr 400,000 Thlr. höher, als für die von der Kölnischen Gesellschaft bearbeitete und bevorwortete Linie. Diese Gesellschaft hat, nach der Preußisch-Rheinischen, sich auch zur Ausführung der Linie über Aachen und Düren erboten; die letzten bestimmten deßfallsigen Erklärungen der Direktion sind erst vor wenigen Monaten in Berlin eingetroffen, jedoch ohne eine bestimmte Erklärung über die Ausführung der Zweigbahn nach Eupen. (Vergl. die erste Bemerkung zum Art. 1 der Statuten der Preuß.-Rh. Gesellschaft.)

ihr Register eingetragenen Aktionäre schriftlich, vermittelst rekommandirter Briefe zu jeder Einzahlung auffordern [1]). (Pr. Art. 8—11, 14.)

§. 7. Bei Empfang der Theilzahlungen werden Interims-Scheine ausgestellt, deren verfallene Zinsen, vom Tage der Einzahlung angerechnet, zu fünf vom Hundert per Jahr am 2. Januar jeden Jahres in Köln ausgezahlt werden. (Pr. Art. 8, 9, 12.)

§. 8. Nach erfolgter Zahlung des ganzen Betrages werden die Interims-Scheine gegen die Aktien-Dokumente ausgewechselt. Bis dahin üben die Besitzer der erstern dieselben Rechte aus, welche weiter unten den Aktien-Besitzern eingeräumt werden. Die Interims-Scheine, so wie die Aktien-Dokumente, werden von drei Mitgliedern der Direktion unterzeichnet. (Pr. Art. 8, 9, 12, 15, 29.)

§. 9. Den Aktien werden fünfprozentige, am 2. Januar eines jeden Jahres in Köln, Frankfurt a. M. und Berlin zahlbare, Zinscoupons und besondere Anweisungen zur Erhebung von Gewinn-Dividenden auf vorläufig zehn Jahre beigegeben. (Pr. Art. 16.)

§. 10. Die Austheilung von Gewinn-Dividenden wird durch die General-Versammlung der Aktionäre beschlossen. Vor Austheilung der Dividenden sollen jährlich wenigstens zwanzig Prozent des reinen Gewinns zur Bildung eines Reserve-Fonds zurückgelegt werden, dessen Grenze, nachdem er die Summe von 200,000 Thlr. erreicht haben wird, die General-Versammlung auf Antrag der Direktion feststellt. (Pr. Art. 17, 20.)

§. 11. Jährlich im Laufe des Monats Mai findet in Köln eine General-Versammlung aller stimmberechtigten Aktionäre statt, deren Ankündigung von Seiten der Direktion sechs Wochen vorher durch die Preußische Staatszeitung, die Augsburger Allgemeine Zeitung und die Kölnischen Zeitungen erfolgt. (Pr. Art. 24, 30, 37.)

§. 12. Stimmberechtigt in der General-Versammlung ist jeder Besitzer von vier Aktien. Der Besitzer von zehn bis vier und zwanzig Aktien hat zwei, von fünf und zwanzig bis neun

---

1) Der Schlußsatz von: „Die Direktion" an, wurde in der General-Versammlung dem Projecte hinzugefügt.

und vierzig Aktien drei, von funfzig bis neun und neunzig Aktien vier, von hundert und mehr Aktien fünf Stimmen. (Pr. Art. 32.)

§. 13. Zur Ausübung des Stimmrechts ist erforderlich, daß die Besitzer der Aktien wenigstens drei Monate vor der General-Versammlung als solche in den Registern der Gesellschaft eingeschrieben werden. Die Einschreibung der Aktien auf den Namen des Besitzers erfolgt zu jeder Zeit auf ein schriftliches, an die Direktion gerichtetes Ersuchen und gegen Vorzeigung der Aktien. (Pr. Art. 27.)

§. 14. Jeder persönlich erscheinende stimmberechtigte Aktionär kann vermittelst Vollmacht zwei abwesende stimmberechtigte Aktionäre vertreten. (Pr. Art. 33.)

§. 15. Am Tage vor der General-Versammlung müssen die Aktien, deren Besitzer persönlich oder durch Vollmacht das Stimmrecht ausüben wollen, auf dem Büreau der Direktion vorgezeigt und die Vollmachten deponirt werden. Es sollen dagegen Eintrittskarten zur General-Versammlung ausgefertigt und darauf die Zahl der Stimmen, wozu der Inhaber als Eigenthümer und Bevollmächtigter qualifizirt ist, vermerkt werden. (Pr. Art. 28.)

§. 16. In der General-Versammlung führt der Präsident des Administrations-Rathes (§. 27.) den Vorsitz. Er ernennt einen Protokoll-Führer und für die vorkommenden Wahlgeschäfte zwei Skrutatoren. (Pr. Art. 34.)

§. 17. Die General-Versammlung faßt ihre Beschlüsse durch Stimmenmehrheit. Bei Gleichheit der Stimmen entscheidet die des Präsidenten. (Pr. Art. 35.)

Sie erwählt aus der Mitte der stimmberechtigten Aktionäre nach Stimmenmehrheit einen Administrations-Rath von 24 Mitgliedern. Die Wahl geschieht vermittelst unterzeichneter Stimmzettel, welche in eine Urne gesammelt, von dem Präsidenten geöffnet, und von den Skrutatoren aufgezeichnet werden. Unter mehren mit gleichen Stimmen Erwählten entscheidet das Loos. Wer die auf ihn gefallene Wahl nicht anzunehmen, sogleich in der General-Versammlung erklärt, wird durch Denjenigen ersetzt, welcher zunächst die meisten Stimmen für sich vereinigt hatte. (Pr. Art. 39, 56, 58.)

§. 18. Alljährlich wird der Administrations-Rath durch Wahl der General-Versammlung um ein Drittheil erneuert. Die aus-

tretenden Mitglieder, welche das Dienstalter oder bei gleichem Dienstalter das Loos bestimmt, sind wieder wählbar.

Scheiden Mitglieder im Laufe des Jahres aus oder lehnen Aktionäre die auf sie gefallene Wahl, nachdem die General-Versammlung sich schon getrennt hat, ab, so ergänzt der Administrations-Rath sich durch eigene Wahl. (Pr. Art. 58.)

§. 19. Der Administrations-Rath wählt mit absoluter Stimmenmehrheit einen Direktor und vier Direktorial-Räthe, welche die Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft bilden. — Sie müssen in Köln wohnen, und wenn sie nicht Aktionäre sind, oder weniger als zehn Aktien besitzen, deren zehn erwerben, welche, für die Zeit der Amtsführung, deponirt und außer Cours gesetzt werden. (Pr. Art. 38, 39, 41, 50.)

§. 20. Von zwei zu zwei Jahren wird die Zahl der Direktorial-Räthe um die Hälfte erneuert, so daß die Amtsführung derselben wenigstens zwei und längstens vier Jahre dauert. Die Austretenden, welche immer wieder wählbar sind, bezeichnet das Dienstalter oder bei gleichem Dienstalter das Loos.

Nöthige Ergänzungen in den Zwischenzeiten erfolgen in der nächsten ordentlichen Versammlung des Administrations-Rathes. (Pr. Art. 38—41.)

Die persönlichen Verhältnisse des Direktors, insofern sie nicht durch die Statuten bestimmt sind, so wie die Entschädigung der Direktorial-Räthe, werden durch den Administrations-Rath kontraktlich festgestellt. (Pr. Art. 49, 50.)

§. 21. Die Direktion leitet die Geschäfte der Gesellschaft nach bester Einsicht, und vollzieht unter Beobachtung der Statuten alle Handlungen, welche ihr zur zweckmäßigen Herstellung und Benutzung der Eisenbahn und überhaupt zur Erreichung des Gesellschaftszweckes dienlich und erforderlich scheinen. (Art. 44, 46, 50.)

§. 22. Insbesondere ist die Direktion mit der Einnahme, Ausgabe und alljährlichen ordnungsmäßigen Verrechnung der Gesellschaftsgelder beauftragt, und hat für die angemessene Rentbarmachung der vorhandenen Kassenbestände zu sorgen.

Sie ist befugt, sich einen Subdirektor zuzugesellen und ihm die spezielle Leitung des Rechnungs- und Kassenwesens zu übertragen. Die Ernennung und Dienst-Instruktion dieses Beamten

bedarf jedoch der Bestätigung des Administrations-Rathes, der zugleich die Höhe der von ihm zu leistenden Kaution bestimmt. (Pr. Art. 44—48, 50—52.)

§. 23. Dritten Personen gegenüber vertritt die Direktion die Gesellschaft, namentlich auch bei allen Verhandlungen mit Staats- und Gemeinde-Behörden, und bei Abschließung von Verträgen, die Erwerbung und Veräußerung von Mobilar- und Immobilar-Eigenthum, die Lieferung von Gegenständen, oder Leistung von Arbeiten für die Gesellschaft betreffend. — Sie bestellt und entläßt die Beamten der Gesellschaft und fixirt deren Besoldung.

Sie stellt ferner, unter Zustimmung des Administrations-Rathes, den Tarif des Wegegeldes und entstehenden Falls der Personen- und Waaren-Frachten fest. (Pr. Art. 44—48.)

§. 24. Die Direktion versammelt sich auf die Einladung und unter dem Vorsitze des Direktors, wenigstens einmal in jeder Woche.

Um einen gültigen Beschluß zu fassen, ist die Anwesenheit von wenigstens drei Mitgliedern erforderlich.

Die Beschlüsse werden nach Stimmenmehrheit gefaßt. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Direktors.

Der Direktor kann in allen wichtigen Fällen, selbst nach genommenem Beschlusse, auf die Zuziehung des Administrations-Rathes bestehen.

Der Direktor ist ebenfalls befugt, in dringenden Fällen die General-Versammlung außergewöhnlich zu berufen. (Pr. Art. 42, 43, 50.)

§. 25. Mit Ausnahme der Verträge und Kassen-Dispositionen, welche von zwei Mitgliedern der Direktion mit unterzeichnet sein sollen, fertigt der Direktor alle Skripturen aus. (Pr. Art. 48, 50.)

§. 26. In Krankheits- oder Verhinderungsfällen überträgt der Direktor seine Funktionen einem Direktorial-Rathe. Im Unterlassungsfalle wählen die Direktorial-Räthe den Stellvertreter aus ihrer Mitte. (Pr. Art. 50—52.)

§. 27. Der Administrations-Rath vertritt die Gesellschaft der Direktion gegenüber und wacht über die Handhabung der Statuten.

Er wählt jährlich einen Präsidenten aus seiner Mitte und versammelt sich auf dessen, drei Wochen vorher zu erlassende, Einladungen regelmäßig alle drei Monate in Köln. (Pr. Art. 59—62.)

§. 28. Er hört den Quartal-Bericht des Direktors über die Lage des Geschäfts, prüft die nach Ablauf jedes Jahres abzuschließende Bilanz und ertheilt die Décharge darüber. (Pr. Art. 61, 62.)

§. 29. Er kann in den jedesmaligen Sitzungen alle, die Lage des Geschäfts betreffende, Aufschlüsse fordern, und ist die Direktion gehalten, solche zu geben.

Er beschließt über die, von der Direktion seiner Entscheidung vorgelegten Angelegenheiten, und ist verpflichtet, derselben sein Gutachten, wo es verlangt wird, zu ertheilen. (Pr. Art. 61, 62.)

§. 30. Nachdem die Genehmigung der Statuten und die definitive Ertheilung der Konzession erfolgt ist, entscheidet der Administrations-Rath gemeinschaftlich mit der Direktion über den Beginn des Baues und über nothwendig erscheinende Abweichungen von der, in dem konzessionirten[k]) Plane angenommenen, Richtungslinie der Bahn, so wie auch über[l]) die Uebernahme von Personen- und Waaren-Transporten für Rechnung der Gesellschaft. (Pr. Art. 1, 46, 61.)

§. 31. Hält die Direktion die Vergrößerung des Fonds für nothwendig, so kann die Aufnahme einer Anleihe, doch höchstens bis zum Belaufe von zehn Prozent des Aktien-Kapitals[m]), durch den Administrations-Rath und die Direktion gemeinschaftlich beschlossen und ausgeführt werden. (Pr. Art. 22, 61.)

§. 32. Der Administrations-Rath faßt seine Beschlüsse nach Stimmenmehrheit und bei Anwesenheit von wenigstens acht Mitgliedern.

---

k) Die General-Versammlung verwandelte das in dem Statuten-Projekt enthaltene Wort: „vorliegenden" in: „konzessionirten"; eine Folgerung der Abänderung des §. 2.

l) Die General-Versammlung strich aus dem Projekte die Worte: „die Anlage von Zweigbahnen und".

m) Die Worte: „doch höchstens.... Aktien-Kapitals" wurden in der General-Versammlung dem Statuten-Projekte hinzugefügt.

In allen, in den vorhergehenden Artikeln bezeichneten Fällen, wo eine gemeinsame Beschlußnahme der Direktion und des Administrations-Rathes erforderlich ist, führt der Präsident des letztern den Vorsitz, und die Stimmenmehrheit der anwesenden Mitglieder entscheidet. Bei Stimmengleichheit ist die Stimme des Präsidenten überwiegend. (Pr. Art. 46, 60.)

§. 33. Der Administrations-Rath kann gegen den Antrag des Direktors die Berufung einer außerordentlichen General-Versammlung beschließen, und soll der Direktor diesem Beschlusse, zu dessen Gültigkeit jedoch eine Majorität von zwölf[n]) Stimmen erforderlich ist, Folge geben. (Pr. Art. 62.)

§. 34. Die General-Versammlung hört den Jahresbericht des Direktors über die Lage und den Gang des Geschäfts, nimmt Einsicht von der, durch den Administrations-Rath geprüften und von dem Präsident vorzulegenden Bilanz, und stimmt über die von der Direktion im voraus angekündigten Anträge ab.

Anträge, welche von Seiten des Administrations-Rathes oder einzelner Aktionäre vorgelegt werden sollen, müssen der Direktion vierzehn Tage vorher mitgetheilt worden sein. (Pr. Art. 23, 36, 61.)

§. 35. Außer den in den §§. 10, 17, und 34 der General-Versammlung zugewiesenen Funktionen, steht ihr der alleinige Beschluß zu:

a) über die Vermehrung des Gesellschafts-Kapitals durch Ausgabe neuer Aktien, und solche Anleihen, welche stärker sind als die im Artikel 31 gedachten[o]);

b) über wesentliche Veränderungen in der Richtungslinie der Hauptbahn;

c) über die Anlage von Zweigbahnen[p]);

d) über abändernde Bestimmungen der Statuten, welche letzteren jedoch nur durch eine Majorität von Dreivierteln der ver-

---

n) Die vorgeschlagene Zahl sechszehn ward in zwölf durch die General-Versammlung verändert.

o) Die Worte: „und solche ..... gedachten" wurden von der General-Versammlung dem Projekte hinzugefügt.

p) Diese in dem Projekte der Direktion und dem Administrations-Rathe nach der Bemerkung zu §. 30 vorbehaltene Bestimmung behielt die General-Versammlung sich selbst vor.

tretenen Stimmen beschlossen werden können. (Pr. Art. 21, 25, 61.)

§. 36. Das Protokoll der Verhandlungen der General-Versammlung wird von dem Präsidenten, dem Direktor, dem Protokoll-Führer, den beiden Skrutatoren und von noch vier Aktionären unterzeichnet. (Pr. fehlt.)

§. 37. Die Auflösung der Gesellschaft kann nur in einer, für diesen Zweck besonders berufenen General-Versammlung aller Aktionäre, wobei jede Aktie eine Stimme haben soll, mit einer Majorität von Dreivierteln der anwesenden Stimmen beschlossen werden. (Pr. Art. 26.)

Druck von B. G. Teubner in Leipzig.

Bezeichnung der Wegestrecken.		Landfuhr-Transport.		Wass… Trans…	…ungen.
Nach den Namen der Städte.	Nach der Entfernung. Meilen.	Fracht vom Zentner. Sgr.	Dauer des Transports. Tage.	Fracht vom Zentner. Sgr.	
Berlin, Königsberg	84	53	18	21	
Berlin, Aachen	92	85	21	—	
Berlin, Antwerpen	112½	103	27	—	
Königsberg, Aachen	176	138	39	106	…sser-Tra… Landfra… nach Aad… t.
Königsberg, Antwerpen	196½	156	45	124	auf gle…
Berlin, Breslau	43½	30	10	9	
Berlin, Leipzig	22¾	20	5	—	
Berlin, Stettin	20	16	4	5	
Berlin, Magdeburg	19¾	17½	4	5	
Berlin, Hamburg	38	38	10	10	die Wa… …ndzölle …ht nicht

Tabelle II.

…is zu … zu …son	Amortisation …nlage-Kapitals …er Gesammt-…nsport-Preis …gr. pro Person und Meile.		Dauer der Reise, wenn die stärkste Schnelligkeit von 7 Meilen in der Stunde allgemein erreicht würde.		Bemerkungen.
Pf.	Sgr.	Pf.	Tage.	Stunden.	
—	18	—	1	—	Bei der Reise auf Eisenbahnen ist angenommen, daß der Tag 12 Stunden hat, und in der Nacht nicht gefahren wird. Hiernach wird für große Entfernungen im Sommer weniger, im Winter mehr Zeit, als in der Tabelle angegeben ist, gebraucht werden. Würde auch während der Nacht gefahren, so erforderten weite Reisen weniger Zeit, als nach dem angenommenen Verhältniß.
—	4	—	1	2	
6	15	—	1	5	
6	3	—	2	5	
6	27	—	—	6½	
9	7	6	—	5	
6	23	—	—	1¾	
—	10	—	—	3	
9	9	6	—	3	
9	15	6	—	3½	
3	26	6	—	6½	
—	16	—	—	5½	

Tabelle III.

igen,

welche die EisThalern, unter Anwendung der im §. 97. enthaltenen

1. Namen der Gesellschaft.	6.)ie wirklich zu lei- ende Entschädigung :läuft sich nach Po- sition 3 u. 5 auf:		7. Nach Position 5 und 6 verbleibt zu Lasten des Staates ein Aus- fall von:		Bemerkungen.
	Thaler.	Sgr.	Thaler.	Sgr.	
A.	4,000	—	—	—	
B.	24,000	—	—	—	
C.	6,000	—	200	—	
D.	3,000	—	—	—	
E.	5,000	—	—	—	
F.	12,800	—	—	—	
G.	3,000	—	—	—	
H.	2,000	—	—	—	
	59,800	—	200	—	

